

Vysoká škola báňská - Technická univerzita

Ostrava

Fakulta bezpečnostního inženýrství

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Ostrava 2008

Radomír Stošek

**Vysoká škola báňská - Technická univerzita
Ostrava**

Fakulta bezpečnostního inženýrství

Katedra požární ochrany a ochrany obyvatelstva

**Efektivnost využití automobilové techniky
u Hasičského záchranného sboru
České republiky**

Student: Bc. Radomír Stošek

Vedoucí diplomové práce: Ing. Vilém Adamec, Ph. D.

Studijní obor: Technika požární ochrany a bezp. průmyslu

Datum zadání diplomové práce: 17. října 2008

Termín odevzdání diplomové práce: 30. dubna 2008



Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava
Fakulta bezpečnostního inženýrství
Katedra požární ochrany a ochrany obyvatelstva

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Student: Bc. Radomír Stošek

Studijní program: N3908 Požární ochrana a průmyslová bezpečnost

Studijní obor: 3908T006-30 Technika požární ochrany a bezpečnosti průmyslu

Vedoucí katedry Vám v souladu se Statutem Fakulty bezpečnostního inženýrství
- studijním a zkušebním řádem pro studium v magisterských a bakalářských studijních
programech určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: Efektivnost využití automobilové techniky HZS

**The Effectiveness of Utilization of Vehicle Fleet of the Fire and
Rescue Service**

Cíl práce:

Cílem práce je posouzení rozsahu a efektivnosti při využívání automobilové techniky u
Hasičského záchranného sboru ČR

Charakteristika práce:

Rešerše literárních odkazů k řešení dané problematiky. Analýza dotčených právních a
metodických předpisů. Posouzení dalších získaných poznatků na reprezentativním vzorku HZS
krajů. Vypracování studie o efektivnosti provozu automobilové techniky u HZS ČR.

Základní literární prameny:

- Vyhláška č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany
- Řád strojní služby HZS ČR, Pokyn GŘ HZS ČR č. 9/2006
- Statistické ročenky PO, IZS, HZS ČR
- Internetový server Českého statistického úřadu

Vedoucí diplomové práce: Ing. Vilém Adamec, Ph.D.

Termín odevzdání diplomové práce: 30. dubna 2008

V Ostravě, 17. října 2007

Ing. Isabela Bradáčová, CSc.
vedoucí katedry

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vytvořil samostatně a uvedl jsem všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpal.

V Praze dne 25. dubna 2008

Radomír Stošek

Poděkování.

Velmi rád bych poděkoval vedoucímu mé diplomové práce Ing. Vilému Adamcovi, PhD., za příkladný přístup k vedení a věcné připomínky, které přispěly ke zvýšení kvality diplomové práce. Dále bych rád poděkoval několika kolegům a přátelům nejen z řad příslušníků Hasičského záchranného sboru ČR, za konzultace a podkladové materiály poskytnuté během zpracovávání diplomové práce.

Radomír Stošek

Anotace

STOŠEK, Radomír. *Efektivnost využití automobilové techniky Hasičského záchranného sboru ČR*, Ostrava: VŠB – TU Ostrava, 2008, počet stran: 51

Cílem práce je zhodnotit efektivnost využití automobilové techniky Hasičského záchranného sboru ČR s přihlédnutím k minimálním požadavkům na množství a typy techniky dislokovaných na jednotlivých stanicích Olomouckého kraje.

Práce se zabývá stručným popisem HZS ČR, systému plošného pokrytí území jednotkami požární ochrany a popisem HZS Olomouckého kraje.

Ve druhé části se práce věnuje analýze současného stavu automobilové techniky HZS kraje a návrhem možných postupů k její obnově.

V závěrečné části práce je, s výhledem do roku 2013, vypracována studie vedoucí k obnově vozového parku Hasičského záchranného sboru Olomouckého kraje.

Klíčová slova: speciální požární automobily, výšková technika, cisternové automobilové stříkačky, automobilová technika, HZS Olomouckého kraje, obnova vozového parku.

Anotation

STOŠEK, Radomír. *Effectiveness usage of fire trucks of Fire Rescue Service of Czech Republic*, Ostrava: VŠB – TU Ostrava, 2008, number of pages: 51

The main aim of this thesis is evaluate effectiveness of useful fire trucks of Fire Rescue Service of Czech Republic with regard to minimal condition of quantity and type of fire trucks which has been placed at the station of the Olomouc region.

The thesis is also focused on description of Fire Rescue Service of Czech Republic, structure of space arrangement and description of Fire Rescue Service of Olomouc region.

Next part of thesis is focused on analysis of current situation of fire trucks of Fire Rescue Service of Olomouc region and proposal of possible process of recovery.

At the end of the thesis is study of recovery fire trucks of Fire Rescue Service of Olomouc region.

Keywords: special types of fire trucks, fire tank trucks, Fire Rescue System of Olomouc region, recovery of fire trucks, fire extinguishing tanker,

Rešerše:

Záznam č. 1:

Zdroj: <http://www.mvcr.cz/casopisy/112/2005/zari/novelav247.html>

Datum: 2. 3. 2008

Název: Novela vyhlášky č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany

Dílo: Časopis 112, číslo 9/2005

Autor: plk. Dr. Ing. Zdeněk Hanuška

Anotace článku:

Novelou vyhlášky 247/2001 Sb. byl upraven systém plošného pokrytí území České republiky jednotkami požární ochrany, bylo umožněno umístění speciální požární techniky na stanice podle charakteru území nebezpečí na daném území, není nutno striktně dodržovat rozmístění speciální techniky podle typů hasičských stanic. V článku je dále rozebírán popis stavu techniky z hlediska stáří v roce 2005.

Záznam č. 2:

Zdroj: <http://www.nku.cz/scripts/detail.asp?id=1674>

Datum: 20. 4. 2008

Název: Zpráva o kontrole - Některým hasičským záchranným sborům chybí minimální vybavení

Autor: Radka Burketová

Anotace článku:

Tisková zpráva popisuje cíl kontroly Nejvyššího kontrolního úřadu při prověřování hospodaření s majetkem státu a s peněžními prostředky při zabezpečení činnosti Hasičského záchranného sboru České republiky automobilní a speciální mobilní technikou.

Záznam č. 3:

Zdroj: http://www.kr-ustecky.cz/soubory/450018/koncepce_po_uk.pdf

Datum: 18. 4. 2008

Název: Koncepce požární ochrany Ústeckého kraje

Autor: HZS Ústeckého kraje

Anotace článku:

Koncepce požární ochrany Ústeckého kraje je základním dokumentem pro potřeby analýzy vzniku mimořádných událostí a pokrytí případných rizik v souvislosti s požární ochranou v Ústeckém kraji. Zároveň je provedena studie současného stavu automobilové techniky HZS kraje a předpokládané prostředky na její další obnovu a rozvoj.

Záznam č. 4:

Zdroj: <http://www.mvcr.cz/casopisy/150hori/1999/0299/zprava.htm>

Datum: 16. 4. 2008

Název: Nad rozpočtem HZS ČR v roce 1999

Dílo: Časopis Hoří, číslo 2/1999

Anotace článku:

Článek pojednává o investičních výdajích v rozmezí let 1994 až 1999. Dále je v článku popisován postup možné obnovy techniky ve výhledu do roku 2010.

1. ÚVOD	3
2. HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR ČESKÉ REPUBLIKY	4
Základní členění HZS ČR je dáno následující organizační strukturou:	4
2.1. Druhy jednotek požární ochrany	4
3. POŽÁRNÍ POPLACHOVÝ PLÁN KRAJE[□]	6
3.1. Stupně poplachu	7
3.1.1. První stupeň poplachu	7
3.1.2. Druhý stupeň poplachu	7
3.1.3. Třetí stupeň poplachu	8
3.1.4. Zvláštní stupeň poplachu	8
3.2. Plošné pokrytí území kraje jednotkami požární ochrany[□]	9
3.2.1. Rozdělení stanic podle typu a předurčenosti	10
Jedná se o následující typy pobočných stanic:	11
4. OLOMOUCKÝ KRAJ	12
4.1.1. Doprava [□]	13
4.1.2. Přírodní podmínky	13
4.1.3. Administrativní členění	14
V kraji je zřízeno následujících 13 obcí s rozšířenou působností:	14
4.1.4. Průmysl	15
5. TECHNIKA HZS ČR	15
5.1. Orientační doba životnosti vybrané požární techniky	16
5.2. Současný stav automobilové techniky HZS ČR[□]	17
5.3. Možnosti obnovy automobilové techniky HZS ČR	21
5.3.1. Orientační ceny vybraných typů automobilové techniky HZS ČR	21
5.4. Právní předpis stanovující minimální vybavení jednotek PO	22

6. POPIS HZS OLOMOUCKÉHO KRAJE	24
6.1. Územní odbory	24
6.2. Technika HZS Olomouckého kraje	25
6.3. Výjezdy jednotek požární ochrany HZS Olomouckého kraje	27
6.3.1. Technická havárie	28
6.3.2. Souhrnný přehled automobilové techniky HZS Olomouckého kraje.....	29
6.3.3. Přehled automobilové techniky podle četnosti výjezdů	30
6.3.4. Přehled výjezdů automobilové techniky dle vzdálenosti	30
6.3.5. Vytíženost automobilové techniky HZS Olomouckého kraje	33
6.4. Obnova automobilové techniky	35
6.4.1. Varianta 1	36
6.4.2. Varianta 2	37
6.4.3. Dopad jednotlivých variant	38
7. ZÁVĚR	41
8. VYSVĚTLIVKY	43
9. POUŽITÉ ZDROJE	44

Přílohy:

Příloha č. 1 – Mapa Olomouckého kraje s vyznačenými typy hasičských stanic

1. Úvod

V několika posledních desetiletích se významným způsobem změnila činnost a rozsah služeb, které zajišťuje Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen „HZS ČR“) při zdolávání mimořádných událostí. Zatímco počátkem 80. let a částí 90. let se jednotky požární ochrany zaměřovaly ve většině případů právě na zdolávání požárů, postupem času se rozsah činností zajišťovaných HZS ČR velmi rozšířil. Nejen modernizací techniky, nárůstem automobilové dopravy, rozvojem průmyslu, ale i vzhledem k nejrůznějším přírodním anomáliím byl a je kladen důraz na univerzálnost služeb poskytovaných HZS ČR. V současné době se HZS ČR zaměřuje nejen na hašení požárů, které dokonce představují minoritní část z celkového počtu výjezdů jednotek požární ochrany HZS ČR, ale i na provádění zásahu při dopravních nehodách, technických i technologických haváriích a přírodních anomáliích, jako například povodně nebo větrné smršti. V souladu s tímto trendem musel být kladen důraz jak na znalosti a dovednosti hasičů, tak i na vlastnosti a možnosti požární techniky HZS ČR, kterou při výkonu své práce využívají. Vysoké nároky na tuto techniku jsou mimo jiné dány i faktem, že na jejím bezchybném fungování často závisí velké materiální hodnoty a neřídka kdy i lidské životy. Z tohoto důvodu je nutné dbát především na její bezchybné funkčnosti, dobrém technickém stavu a malé míře zastarání z morálního hlediska. Udržování vozového parku Hasičského záchranného sboru ČR trvale akceschopným je nejdůležitějším předpokladem pro základní poslání HZS ČR, kterým je chránit životy, zdraví a majetek před požáry a poskytovat účinnou pomoc při mimořádných událostech.

S přihlédnutím k pořizovací ceně techniky, servisu a údržbě je patrné, že se jedná o velmi nákladnou záležitost a bude tedy více než žádoucí, aby byly náklady na nákup techniky vynakládány efektivně, při zachování co nejvyšší úrovně služeb poskytovaných HZS ČR občanům.

Cílem práce bude analyzovat současný stav automobilové techniky v rámci HZS Olomouckého kraje (dále jen „HZS kraje“) na základě zjištěných informací zpracování návrhu možného postupu při obnově automobilové techniky.

2. Hasičský záchranný sbor České republiky

Hasičský záchranný sbor České republiky byl zřízen zákonem č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky^[1], ke dni 1. ledna 2001.

Základní členění HZS ČR je dáno následující organizační strukturou:

- na ústřední úrovni je generální ředitelství Hasičského záchranného sboru, které je součástí ministerstva vnitra,
- Hasičské záchranné sbory krajů, a
- Střední odborná škola požární ochrany a Vyšší odborná škola požární ochrany ve Frýdku – Místku.

HZS krajů jsou následně rozděleny do několika menších organizačních celků, tzv. územních odborů, z nichž každý zastřešuje několik hasičských stanic.

2.1. Druhy jednotek požární ochrany

Jednotky zřizované v České republice lze dělit podle několika kritérií. Nejčastější formou rozdělení je podle zřizovatele jednotky. Zřizovatelem jednotky je stát, který zřizuje jednotky HZS kraje, které jsou součástí hasičských záchranných sborů krajů. V těchto jednotkách vykonávají občané ve služebním poměru činnost jako své povolání. Dalším zřizovatelem jednotky požární ochrany může být právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba, která provozuje činnosti se zvýšeným nebo s vysokým požárním nebezpečím^[2]. Činnost v těchto jednotkách vykonávají zaměstnanci právnických osob nebo podnikajících fyzických osob jako své povolání v pracovním poměru. Právnické a podnikající fyzické osoby mohou v rámci vykonávání své živnosti zřizovat také jednotky sborů dobrovolných hasičů podniku. Činnost v těchto jednotkách vykonávají zaměstnanci právnických osob nebo podnikajících fyzických osob na základě dobrovolnosti. Posledním zřizovatelem jednotek požární ochrany (dále jen „PO“) jsou obce a obce s rozšířenou působností. Jednotky sborů dobrovolných hasičů obce (dále jen „JSDHO“) jsou podle typu rozděleny do dvou skupin, jednotka kategorie JPO II, ve které vykonávají někteří členové činnost na základě pracovního poměru k obci, a na jednotky kategorie JPO III, kde všichni členové vykonávají činnost v jednotce na základě dobrovolnosti.

Jednotky lze dále rozdělit dle doby výjezdu a územní působnosti. Dobou výjezdu se rozumí časový interval od ohlášení poplachu konkrétní jednotce do jejího odjezdu z místa dislokace ke zdolávání mimořádné události. Území působností je myšlena vzdálenost, kterou je jednotka schopna urazit od místa své dislokace do místa mimořádné události v určitém čase. Jednotky zřizovaná HZS kraje a označovaná jako JPO kategorie I má stanovenou dobu potřebnou pro výjezd družstva na 2 minuty a její územní působnost je v rámci dojezdu do 20 minut od základny. Další kategorie jednotek s údaji o maximální době potřebné pro výjezd a územní působností jsou uvedeny v Tabulka 1.

Kategorie jednotky PO	doba výjezdu	územní působnost (min)	druh JPO
JPO I	2	20	HZS kraje
JPO II	5	10	SDH obce
JPO III	10	10	SDH obce
JPO IV	2	-	HZS podniku
JPO V	10	-	SDH obce
JPO VI	10	-	SDH podniku

Tabulka 1 - Rozdělení jednotek PO

Jednotky požární ochrany všech kategorií výše uvedených se rozmisťují na základě nařízení orgánu kraje vydaného podle § 27 odst.1 písm. c) zákona o požární ochraně^[2]. Podklady pro vydání nařízení orgánů kraje zabezpečuje Hasičský záchranný sbor kraje a na území hlavního města Prahy Hasičský záchranný sbor hlavního města Prahy (dále jen “HZS kraje“).

3. Požární poplachový plán kraje^[3]

Požárním poplachovým plánem kraje je dokument, kterým jsou stanoveny zásady součinnosti jednotek PO při operačním řízení na daném území a při poskytování pomoci mezi kraji a mezinárodní pomoci. Jeho obsah vychází z plošného pokrytí území kraje jednotkami požární ochrany a z předurčenosti některých jednotek požární ochrany pro vykonávání speciálních činností. Mezi speciální činnosti a tím i předurčenost jednotek se řadí například pro likvidaci havárií nebezpečných látek, dekontaminaci osob a techniky, velkoobjemové čerpání vody, nouzové přežití a další^[4].

Poplachový plán zejména obsahuje zásady součinnosti jednotek při hašení požárů a provádění záchranných a likvidačních prací. Dále pak plán spojení, přehled sil a prostředků složek IZS a smluvních partnerů z řad fyzických a podnikajících právnických osob, které jsou zahrnuty do poplachového plánu, a platných mezinárodních smluv k provádění záchranných a likvidačních prací.

Pro každé město je v poplachovém plánu vyznačeno několik stupňů poplachu a jsou pro něj vyznačeny jednotky PO, které se v daném stupni budou podílet na zdolávání mimořádné události.

Využití poplachového plánu se předpokládá v případě, kdy je koordinace záchranných a likvidačních prací prováděna na úrovni obce s rozšířenou působností hasičským záchranným sborem kraje nebo starostou obce s rozšířenou působností v případech stanovených zákonem o IZS^[5]. Dále se předpokládá využití poplachového plánu kraje v případě, kdy jsou záchranné a likvidační práce koordinovány v místě zásahu velitelem zásahu.

3.1. Stupně poplachu

Stupeň poplachu^[6] předurčuje potřebu sil a prostředků pro záchranné a likvidační práce v závislosti na rozsahu a druhu mimořádné události a také na úrovni koordinace složek při společném zásahu. V rámci integrovaného záchranného systému⁵ mohou být vyhlášeny 4 stupně poplachu, přičemž pro jedno místo zásahu vyhlašuje příslušný stupeň poplachu velitel zásahu nebo operační a informační středisko při prvotním povolávání složek na místo zásahu.

3.1.1. První stupeň poplachu

Vyhlášení prvního stupně poplachu předchází mimořádná událost, která ohrožuje jednotlivé osoby, jednotlivý objekt nebo jeho část. Toto neplatí pro objekty, kde jsou složité podmínky pro zásah^[7].

První stupeň poplachu může být dále vyhlášen, pokud jsou ohroženy jednotlivé dopravní prostředky osobní nebo nákladní dopravy, nebo plocha území přesahující 500m². Další podmínkou pro vyhlášení tohoto stupně poplachu je situace, kdy záchranné a likvidační práce provádí základní složky, které není nutno při společném zásahu nepřetržitě koordinovat.

Tento stupeň poplachu je nejčastějším vyhlášeným stupněm pro zvládání jednoduchých a v některých případech lze říci i rutinních záchranných a likvidačních prací.

3.1.2. Druhý stupeň poplachu

Další stupeň poplachu bývá vyhlášen v případech, kdy je mimořádnou událostí ohrožena větší skupina lidí, tzn. maximálně 100 osob, nebo je pro zvládání záchranných a likvidačních prací nutno pracovat v jednom nebo více objektech se složitými podmínkami pro zásah. Dalším důvodem vyhlášení tohoto stupně může být například havárie nebo požár prostředků hromadné dopravy osob, ohrožený cenný chov zvířat nebo plocha území do 10 000m². Na provádění záchranných a likvidačních prací se podílejí jak základní, tak i ostatní složky IZS ČR s dislokací sil a prostředků v kraji, kde mimořádná událost probíhá.

Vyhlášení druhého stupně poplachu může také nastat v případě, kdy je nutné nepřetržitě koordinovat složky velitelem zásahu při společném zásahu.

3.1.3. Třetí stupeň poplachu

Pokud mimořádná událost nebo její následky ohrožují skupinu osob nejméně 100 a nejvíce 1000 osob, nebo pokud je ohrožena část obce nebo areál podniku, je možné vyhlásit třetí stupeň poplachu. Dále jeho vyhlášení může předcházet ohrožení železniční soupravy, několika chovů domácích zvířat, produktovody, povodí řek nebo plochu území maximálně do 1 km². Také v případě hromadné havárie v silniční dopravě nebo havárii v letecké dopravě je doporučeno vyhlásit třetí stupeň poplachu dle poplachového plánu HZS kraje. NA provádění záchranných a likvidačních prací se podílejí základní a ostatní složky IZS, využívají se síly a prostředky z jiných krajů nebo síly a prostředky jiných států na základě dohod o příhraniční spolupráci. Třetí stupeň poplachu bude také vyhlášen v případě, kdy je nutné složky při společném zásahu v místě zásahu koordinovat velitelem zásahu za pomoci štábu velitele zásahu a místo zásahu rozdělit na sektory a úseky.

3.1.4. Zvláštní stupeň poplachu

Zvláštní stupeň poplachu je vyhlašován jen ve velmi závažných případech, kdy mimořádná událost ohrožuje více jak 1000 osob, celé obce nebo plochy území nad 1 km². V tomto případě jsou záchranné a likvidační práce prováděny základními a ostatními složkami IZS včetně využití sil a prostředků z jiných krajů, popřípadě je nutno použít pomoc podle zákona^[5] nebo zahraniční pomoci.

V případě vyhlášení tohoto stupně je nutné složky při společném zásahu v místě zásahu koordinovat velitelem zásahu za pomoci štábu velitele zásahu a místo zásahu rozdělit na sektory a úseky. Společný zásah takového rozsahu vyžaduje koordinaci na strategické úrovni.

3.2. Plošné pokrytí území kraje jednotkami požární ochrany^[8]

Plošným pokrytím území kraje jednotkami požární ochrany (dále jen „plošné pokrytí“) se rozumí rozmístění jednotek požární ochrany (dále jen „jednotka“) na území kraje a na území hlavního města Prahy.

Plošné pokrytí jednotkami požární ochrany, jejich typ a dislokace je nastaveno tak, aby katastrální území obce v závislosti na stupni nebezpečí (viz Tabulka 2) bylo zabezpečeno minimálně požadovaným množstvím jednotek, potažmo sil a prostředků požární ochrany. Podle stupně nebezpečí každé posuzované obce jsou pak k těmto podle své operační hodnoty přiřazovány jednotky PO. Nebezpečí obce je rozděleno do čtyř stupňů, a každý stupeň se pak dále dělí ještě na úroveň A, které představuje v dané obci v rámci jednoho stupně vyšší míru nebezpečí, a na úroveň B. Nejnižší kategorií, do které může být obec zařazena, je kategorie IV, která již není rozdělena do dvou kategorií. Kategorie IV obsahuje jen kategorii A. Naopak, nejvyšší stupeň nebezpečí obce je nastaven pro obec, kde je nutný zásah 2 jednotek PO do 7 minut a další jednotky PO do 10 minut. Nebo, v kategorii B, je nutný zásah jedné jednotky PO do 7 minut a dalších dvou jednotek PO do 10 minut.

Pro účely stanovení stupně nebezpečí obce jsou stanoveny parametry a na základě jejich součtu (viz. rovnice 1) je obec zařazena do příslušného stupně. Výsledný parametr K_c pak určuje zařazení obce do konkrétního stupně nebezpečí.

$$K_c = K_0 + K_{ui} + K_z$$

rovnice 1 - výpočet stupně požárního nebezpečí obce

Parametr K_c se skládá ze součtu tří parametrů:

Parametrem K_0 je stanoveno kritérium počtu obyvatel obce, kdy nižších hodnot nabývá parametr v případě obcí s menším počtem obyvatel. Tento parametr má největší vliv na výsledný stupeň nebezpečí, do kterého bude obec zařazena.

Pro potřeby stanovení charakteru území slouží parametr K_{ui} , kterým je popsán typ zástavby v obci, kulturní památky, průmysl, místa velkého shromažďování lidí a charakter

zdravotnických zařízení, přičemž za každé kritérium, které posuzovaná obec splňuje se hodnota parametru K_{ui} zvyšuje o 1.

Hodnota parametru K_z je stanovována na základě počtu mimořádných událostí se zásahem jednotek PO v katastru obce v rámci jednoho roku. Nabývá hodnot 0, 1, 2 podle množství mimořádných událostí.

Stupeň nebezpečí území obce		Počet jednotek a doba jejich dojezdu na místo události
I	A	2 jednotky do 7 minut a další 1 jednotka do 10 minut
	B	1 jednotka do 7 minut a další 2 jednotky do 10 minut
II	A	2 jednotky do 10 minut a další 1 jednotka do 15 minut
	B	1 jednotka do 10 minut a další 2 jednotky do 15 minut
III	A	2 jednotky do 15 minut a další 1 jednotka do 20 minut
	B	1 jednotka do 15 minut a další 2 jednotky do 20 minut
IV	A	1 jednotka do 20 minut a další 1 jednotka do 25 minut

Tabulka 2 - Základní tabulka plošného pokrytí

3.2.1. Rozdělení stanic podle typu a předurčenosti

V rámci jednoho územního odboru HZS kraje a sídla hasičského záchranného sboru kraje se s ohledem na plošné pokrytí a pro vytvoření odpovídající základny pro činnost specializovaných služeb zřizují centrální nebo pobočné stanice definované vyhláškou^[8] Rozdíl mezi jednotlivými typy stanic je převážně ve vybavení automobilovou technikou a věcnými prostředky PO. V dané hierarchii je v části centrálních stanic na pomyslném žebříčku vybavenosti stanice kategorie C3. Naopak na opačném konci výčtu stojí hasičská stanice kategorie P0, která vzniká sdružením finančních prostředků obce a HZS kraje.

Hasičské stanice jsou do jednotlivých kategorií převážně podle počtu obyvatel daného města, s čímž také souvisí počet družstev, jejichž výjezd jednotka PO HZS kraje v daném

městě zabezpečuje. Dále pak podle infrastruktury, charakteru území a průmyslu v dané oblasti.

Centrální stanice se dělí na následující 3 kategorie:

- C3 - Centrální stanice je umístěná v obci s počtem obyvatel vyšším než 75 tisíc. Jednotka PO HZS kraje zde zabezpečuje výjezd tří družstev,
- C2 - Centrální stanice v obci s počtem obyvatel od 50 tisíc do 75 tisíc, kde jednotka PO HZS kraje zabezpečuje výjezd dvou družstev, a
- C1 - Centrální stanice bývá zřizována v obci s počtem obyvatel do 50 tisíc. Jednotka PO HZS kraje zde zabezpečuje výjezd dvou družstev.

Dále se typy stanic dělí na 5 tzv. pobočných stanic, které bývají zřizovány v obcích a menších městech.

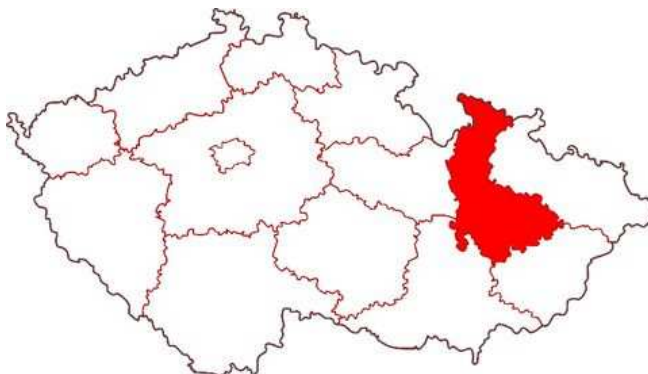
Jedná se o následující typy pobočných stanic:

- P4 - Pobočná stanice, která je umístěná v obci nebo v části obce s počtem obyvatel nad 30 tisíc, kde jednotka PO HZS kraje zabezpečuje výjezd dvou družstev,
- P3 - Pobočná stanice situovaná v obci nebo její části s počtem obyvatel do 30 tisíc, kde jednotka PO HZS kraje zabezpečuje výjezd jednoho družstva a družstva o zmenšeném početním stavu,
- P2 - Pobočná stanice tohoto typu zabezpečuje výjezd družstva jednotky PO HZS kraje. Stanice se zřizuje v obci s počtem obyvatel do 15 tisíc, pokud je v obci více než 10 % budov s více než 5 nadzemními podlažími a pokud není uskutečnitelná přeprava automobilového žebříku nebo automobilové plošiny z jiné stanice nebo jednotky do 15 minut. Další možností je zřídit tuto stanici v obci s počtem obyvatel vyšším, než 15 tisíc, pokud v obci není uskutečnitelná přeprava automobilového žebříku nebo automobilové plošiny z jiné stanice nebo jednotky do 15 minut,
- P1 - Pobočná stanice umístěná v obci s počtem obyvatel do 30 tisíc nebo v části obce, kde jednotka HZS kraje zabezpečuje výjezd družstva o zmenšeném početním stavu, a nakonec
- P0 - Pobočná stanice umístěná v obci s počtem obyvatel do 15 tisíc, kde jednotka HZS kraje vznikla sdružením prostředků obce a HZS kraje podle zákona o PO²,

4. Olomoucký kraj

Pro analýzu současného stavu automobilové techniky byl zvolen HZS Olomouckého kraje. Volba Olomouckého kraje padla především kvůli různorodosti celého území kraje. Významné rozdíly v rázu krajiny panují zejména mezi severní částí kraje, kde se nachází pohoří Jeseníků se specifickými vlastnostmi vyplývajícími z převážně horských oblastí, a jižní částí kraje, kterou zastupuje nížinná oblast v okolí povodní řeky Moravy.

Většina území Olomouckého kraje^[9] (viz. Obrázek 1) leží ve střední a severozápadní části Moravy a na severozápadě Českého Slezska. Na východním okraji sousedí Olomoucký kraj s krajem Moravskoslezským, a to prakticky v celé délce své východní hranice. O jižní a jihovýchodní hranici se Olomoucký kraj dělí s krajem Zlínským, o jihozápadní pak s krajem Jihomoravským. Velkou část západní hranice kraje lemuje kraj Pardubický. Tímto je dovršen výčet sousedství s jednotlivými krajskými celky a zbývá popsat severní hranici kraje. Svou severní částí sousedí Olomoucký kraj s polskými vojvodstvími Dolnoslezským a Opolským.



Obrázek 1 - Olomoucký kraj

Území Olomouckého kraje je vymezeno územím okresů Jeseník, Olomouc, Prostějov, Přerov a Šumperk. S celkovou rozlohou 5 139,5 km² se kraj řadí na osmé místo v rámci 14 krajských celků, přičemž na celkové ploše České republiky se Olomoucký kraj podílí 6,5 %.

Různorodost Olomouckého kraje dále také způsobuje nerovnoměrnost osídlení a hospodářský rozvoj kraje. Zatímco hustota zalidnění v okrese Olomouc se pohybuje okolo 156 osob na km², například v okrese Jeseník je to jen 60 osob na km².

4.1.1. Doprava^[9]

Dopravní infrastruktura kraje se skládá přibližně z 600km železničních tratí, na kterých je provozována nákladní doprava a osobní doprava, která zahrnuje nejen lokální nebo zrychlené osobní spoje, ale i mezinárodní formu železniční dopravy. Nejvýznamnějšími železničními uzly Olomouckého kraje jsou města Olomouc a Přerov. Železniční síť je výrazně hustější v nížinné, jižní části kraje. Silniční síť je na území kraje zastoupena přibližně 3 568 km dálnic a silnic I. a II. třídy. Pouze 12 % všech silnic v kraji jsou silnice I. třídy. V blízkosti letiště se nachází letiště pro malá dopravní letadla, které má však statut mezinárodního letiště, což může výrazným způsobem ovlivnit jeho budoucí vývoj.

4.1.2. Přírodní podmínky

Vzhledem k povaze terénu klesá průměrné nadmořská výška od severu směrem k jihu. Nejvyšším pohořím Olomouckého kraje je Hrubý Jeseník, o který se kraj dělí ještě s krajem Moravskoslezským. Na západě je hranice kraje lemována Českomoravskou vrchovinou a na východní hranici stoupají Oderské vrchy.

Jihovýchodní část kraje je pravým opakem severských horských oblastí a vyplňují ji úrodné nížiny na Hané.

Olomoucký kraj leží na hranici dvou významných povodí. Největší řekou v kraji, do jejíhož povodí patří většina území kraje, je řeka Morava, která pramení pod vrcholem Kralického Sněžníku a protéká Olomouckým krajem od severu k jihu. Řeka Morava se na rakousko-slovenské hranici vlévá do Dunaje, který dále pokračuje do Černého moře. Naopak z okrajové severní části kraje je voda sváděna prostřednictvím řeky Odry do Baltského moře.

4.1.3. Administrativní členění

V kraji přenesenou působnost státní správy a samosprávu vykonává v kraji 13 obcí s rozšířenou působností. Celkový počet obcí v kraji je 391, z toho má v současné době statut města 27 obcí na území Olomouckého kraje. Sídlním městem kraje je statutární město Olomouc. Počet obyvatel celého kraje pak ke dni 31. 12. 2006 čítá 639 423 lidí^[10].

V kraji je zřízeno následujících 13 obcí s rozšířenou působností:

- Olomouc,
- Přerov,
- Prostějov,
- Šumperk,
- Jeseník,
- Hranice na Moravě,
- Konice,
- Lipník nad Bečvou,
- Litovel,
- Mohelnice,
- Šternberk,
- Uničov,
- Zábřeh.

4.1.4. Průmysl

Nejsilnějším odvětvím průmyslu v kraji je strojírenství a průmysl oděvní. Přestože průmyslová výroba zaujímá dominantní postavení v ekonomické struktuře, ukazatel tržeb z průmyslové činnosti se nachází pod celorepublikovým průměrem (přibližně 68 %). Tradiční jsou obory potravinářského průmyslu zpracovávající místní suroviny, jako jsou například cukrovary a sladovny.

Mezi další průmyslové obory patří dále dřevozpracující a chemický průmysl a také průmysl stavebních hmot.

5. Technika HZS ČR

Automobilová technika je základním a nejdůležitějším vybavením všech jednotek požární ochrany. Podle vyhlášky^[11] se provedení zásahového požárního automobilu podle rozsahu vybavení požárním příslušenstvím člení na:

- základní (Z),
- speciální
 - o redukované (R),
 - o rozšířené (V),
 - o technické (T),
 - o k hašení lesních požárů (LP),
 - o k hašení (H),
 - o chemické (CH),
 - o ropné (N).

Přičemž, pokud není uvedeno jinak, může jeden typ automobilové techniky spadat do několika skupin výše uvedeného členění. Např. technický automobil může být využíván v základním provedení (Z), redukovaném provedení (R), může být dále také v provedení jako chemický automobil (CH) nebo automobil pro likvidaci následků úniku ropných produktů (R).

5.1. Orientační doba životnosti vybrané požární techniky

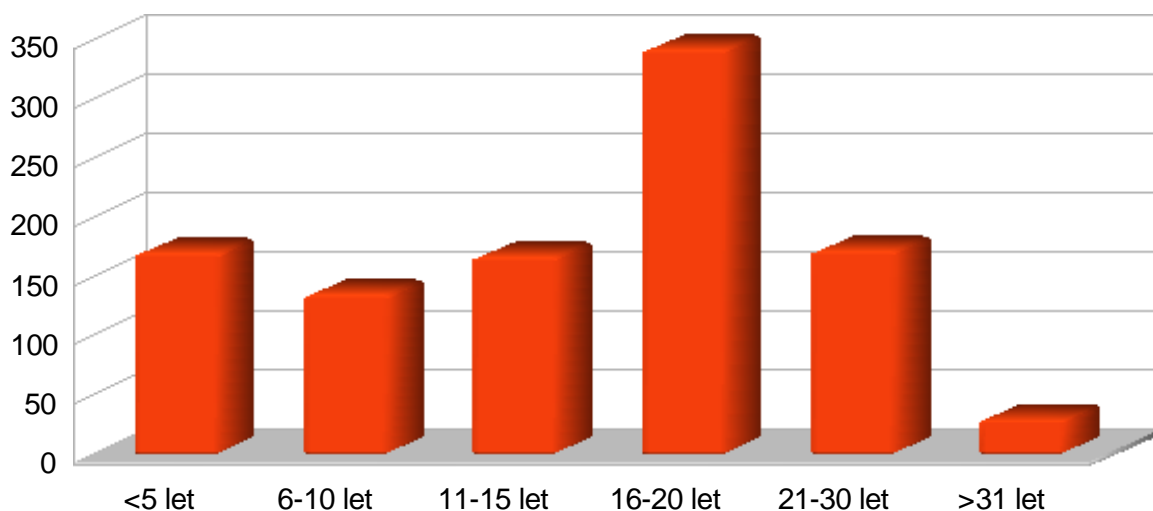
Orientační doba životnosti vybraných druhů požární techniky^[12] je nastavena tak, aby byla technika po celou dobu životnosti plně akceschopná. Plnou akceschopnosti se pro tento účel rozumí takový stav techniky, který dovolí její plné a okamžité nasazení ke zdolávání mimořádné události. Pokud není přímo výrobcem určeno jinak, je v rámci HZS ČR nastavena orientační doba životnosti v pěti skupinách následovně:

- do první skupiny, jejíž orientační doba životnosti je 6 let, patří cisternové automobilové stříkačky (dále jen „CAS“) po technickém zhodnocení, technickým zhodnocením se pro tento účel rozumí uvedení vlastností a technických parametrů vozidla do původního stavu, v jakém byly při výrobě vozidla, nebo alespoň dosažení takové úrovně, která dovolí plně automobil využívat pro činnost, ke které je určen, po minimálně po dobu 60 měsíců.
- druhá skupina, jejíž životnost je stanovena na 8 let, zastřešuje:
 - o CAS vyrobené před rokem 2000,
 - o rychlé záchranné automobily (dále jen „RZA“),
 - o technické automobily, které převyšují hmotnost 2000kg, avšak nepřevyšují maximální hmotnost 7500kg; technické automobily jsou myšleny například automobily pro zdolávání mimořádných událostí s únikem nebezpečných chemických látek,
 - o osobní automobily,
- do třetí skupiny životnosti s životností rovnou 10 letům patří CAS vyrobené po roce 2000 a vyšetřovací automobily,
- čtvrtá skupina udává orientační životnost 12 let pro velitelské automobily s hmotností vyšší než 2000kg, ale zároveň nižší než 7500kg,
- v páté skupině s nastavenou orientační životností 16 let jsou pak vedeny méně frekventované, avšak nikoliv nedůležité nebo nevýznamné typy požární techniky:
 - o dopravní automobil,
 - o automobilová stříkačka,
 - o pěnový hasící automobil,

- plynový hasící automobil,
- práškový hasící automobil,
- kombinovaný hasící automobil,
- automobilový žebřík,
- automobilová plošina,
- hadicový automobil,
- technický automobil střední hmotnostní třídy, jehož hmotnost převyšuje 7500kg a který dosahuje maximální hmotnosti 14000kg,
- technický automobil těžké hmotnostní třídy překračující hmotnost 14000kg,
- protiplynový automobil,
- vyprošťovací automobil,
- automobilový jeřáb,
- nákladní automobil,
- nosič kontejnerů,
- autobus.

5.2. Současný stav automobilové techniky HZS ČR^[13]

V minulých letech docházelo v oblasti jednotek požární ochrany postupným úpravám plošného pokrytí území České republiky jednotkami PO, které bylo schváleno v roce 2005. Toto opatření bylo vyvoláno především úspornými opatřeními v rozpočtu HZS ČR zejména zvyšováním provozních nákladů (paliva, energie, apod.).

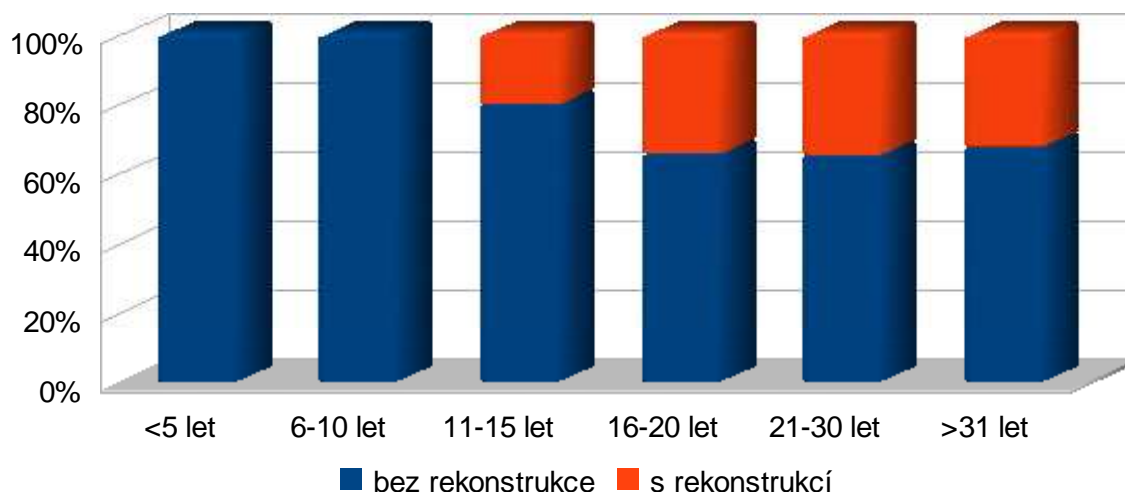


Obrázek 2 - Průměrné stáří automobilové techniky HZS ČR

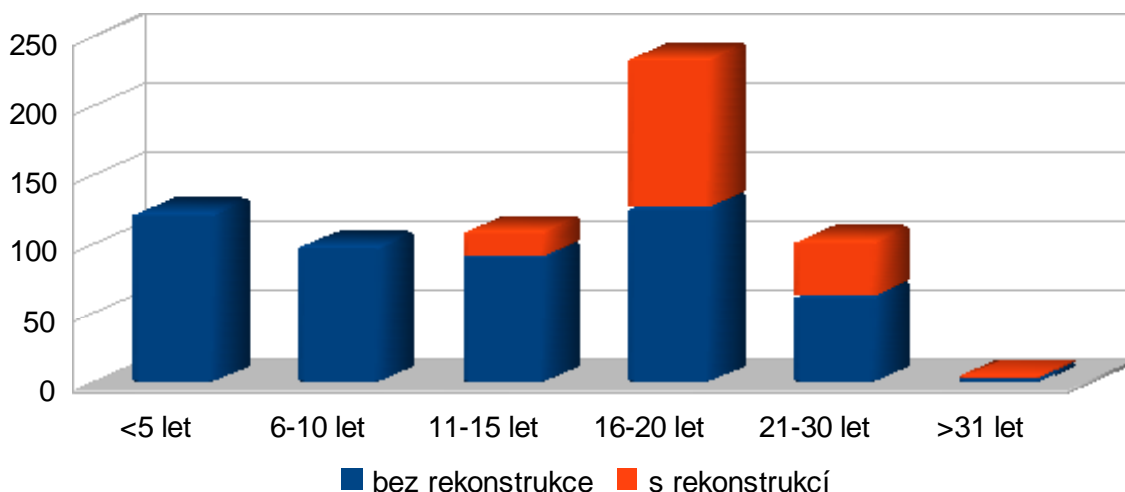
Současný stav automobilové techniky HZS ČR lze velice jednoduše popsat následujícím grafem (viz Obrázek 2). Průměrné stáří automobilové techniky všech typů využívané v rámci činnosti HZS ČR je téměř 15 let.

Například cisternová automobilová stříkačka, jakožto nejpoužívanější a v současném způsobu vybavení také nejuniverzálnější technický prostředek ve službách HZS ČR, by neměla být zařazena do pohotovosti nebo do zálohy, pokud je vyrobena před rokem 2000 a je starší 8 let, nebo 10 let v případě vyrobení techniky po roce 2000. Po překročení orientační doby životnosti dané vyhláškou^[12] a pokud není výrobcem uvedeno jinak, může být tato prodloužena zhodnocením techniky, čímž se rozumí regenerace nebo obnovení původních funkcí techniky, přičemž automobilová technika po opravě nevykazuje změnu či úpravu podstatných částí mechanismů, konstrukce nebo technicko taktických parametrů. Nejvyšší doba životnosti pro CAS je uvedenou vyhláškou MV stanovena při splnění všech výše uvedených předpokladů na 16 let.

Poměr počtu provedených rekonstrukcí vzhledem k věku automobilové techniky je patrný z Obrázek 3. Technika ve věku 11 až 15 let, kde by již 100 % automobilů mělo být technicky zhodnoceno dosahuje poměru přibližně jedné pětiny celku ve prospěch vozidel, která ještě neprošla rekonstrukcí. V dalších letech se tento poměr mírně změnil, avšak stále vychází 2:3 ve prospěch původního stavu automobilů.



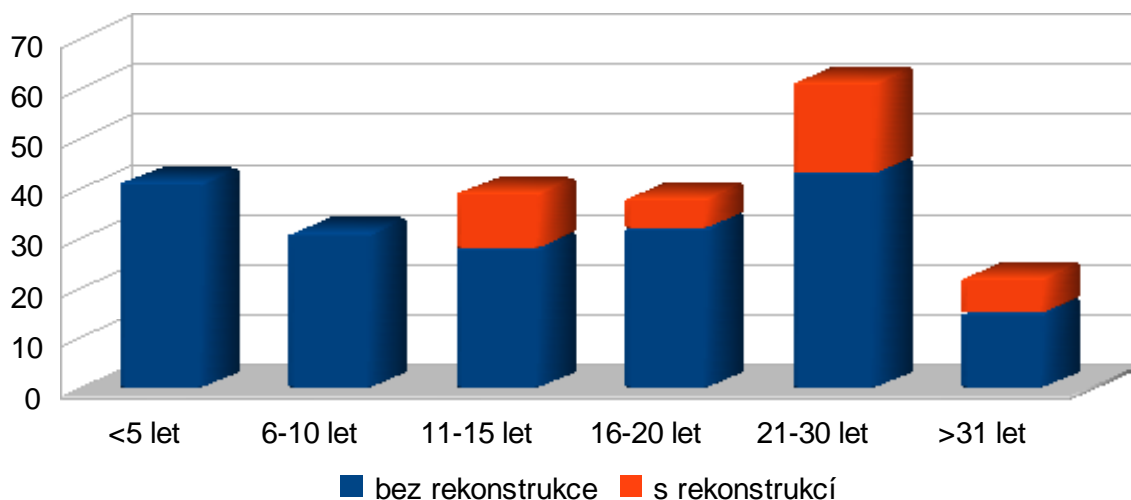
Obrázek 3 - Poměr rekonstruované techniky



Obrázek 4 - Přehled množství rekonstruovaných cisternových automobilových stříkaček

Cisternová automobilová stříkačka slouží v drtivé většině případů v rámci HZS ČR jako základní automobil používaný jednotkami HZS ČR. Většina CAS, které zabezpečují výjezd prvního požárního družstva je vybaveno nejen zásobou vody a dalších hasiv, ale dále i prostředky pro aplikaci hasiva, prostředky pro odvětrání kouře, hydraulickým vyprošťovacím náradím, vybavením pro práce ve výškách a nad volnou hloubkou a v neposlední řadě také dekontaminační technikou a prostředky pro ochranu před nebezpečnými chemickými látkami. Přehled poměru rekonstruovaných CAS je uveden na Obrázek 4. Orientační doba stáří techniky je určena na 8 let pro CAS, které byly vyrobeny před rokem 2000, potažmo na 10 let pro CAS vyrobené po roce 2000. Tuto

dobu životnosti lze prodloužit o dalších 6 let technickým zhodnocením vozidla. Tento postup už následně nelze opakovat a maximální věk CAS je tak možno určit na 16 let. Z obrázku vyplývá, že s výraznější poměr rekonstruovaných k nerekonstruovaným CAS se vyskytuje až v rozmezí 16 – 20 let. V tomto případě lze vyčíst téměř padesáti procentní počet rekonstruovaných CAS v rámci HZS krajů.



Obrázek 5 - Přehled poměru rekonstruované a nerekonstruované výškové techniky

Automobilové žebříky s dosahem do 30m jsou dostatečné pro převážnou část výškové zástavby většiny měst v České republice. Již několik posledních let pokračuje úspěšný trend nahrazování automobilových plošin s operačním dosahem jak do 30m, tak i nad 30m automobilovými žebříky. V současné době je většina automobilových žebříků vybavena košem využitelným jak pro dopravu zasahujících hasičů blíže k místu zásahu, tak i pro efektivní evakuaci osob z vyšších podlaží nejen obytných domů. Tento fakt ještě více napomáhá trendu nahrazování automobilových plošin automobilovými žebříky. Při průměrné výšce jednoho podlaží 3,5m a s přihlédnutím k technickým možnostem požárního automobilového žebříku je tento žebřík vysoký 30m schopen efektivně fungovat do výšky 7. nadzemního podlaží, což je dostatečné pro většinu městské výškové zástavby. Oproti požárním plošinám vyniká požární žebřík výrazně vyšší využitelností v místech, kde není dostatek prostoru pro manipulaci s rameny automobilové plošiny. Přehled stáří výškové techniky je zobrazen na obrázku 5. Zde je patrný velký věkový rozdíl, kdy lze ve

výjezdu běžně potkat žebříky, které jsou vyrobeny v letech přibližně okolo roku 1980 a jen velmi malá část z této vysoce speciální techniky prošla rekonstrukcí.

5.3. Možnosti obnovy automobilové techniky HZS ČR

V otázce obnovy automobilové techniky jsou v současné době patrné dva trendy.

První pohlíží na obnovu jako na nákup nové techniky se všemi klady, které s sebou nové vozidlo přináší. Jedná se především o poskytnutí záruky na automobil jako celek nebo zvlášť na podvozkovou část automobilu a zvlášť na požární nástavbu. Další nespornou výhodou je možnost navrhnout požární nástavbu podle nejnovějších poznatků ve snaze maximalizovat možnost využití automobilu pro zdolávání mimořádných událostí. Negativní stránkou nákupu nové techniky může být vysoká pořizovací cena vzhledem k omezeným rozpočtům jednotlivých HZS krajů.

Druhou možností obnovy automobilové techniky HZS ČR přijatelnou zejména z finanční stránky věci je provést generální opravu automobilu jako celku. Tímto způsobem lze po osmi letech u CAS vyrobené před rokem 2000 a po deseti letech u techniky vyrobené po roce 2000 zvýšit dobu, po kterou je z hlediska stáří technika akceschopná, o dalších šest let. Tento postup však nelze opakovat.

5.3.1. Orientační ceny vybraných typů automobilové techniky HZS ČR

Na základě zadání požadavku na technické parametry vozidla, typu vozidla a jeho jízdní vlastnosti (např. průchodnost terénem) se obvyklé ceny u vybraných typů automobilové techniky pohybují v následujícím rozmezí:

- CAS – 5 až 7 mil.Kč,
- Výšková technika – 17 až 20 mil.Kč,
- Rychlý záchranný nebo velitelský automobil – 0,5 až 3 mil.Kč,
- Kontejnerový automobil – 2 až 3 mil.Kč,
- Technický automobil kategorie s hmotností převyšující 2000 kg, ale zároveň nižší než 7500 kg – 2 až 4 mil.Kč.

V případě generální opravy stávající techniky využívané v rámci HZS ČR jsou ceny vysoce závislé na typu techniky a rozsahu opravy. Například generální oprava CAS se může vzhledem k rozsahu pohybovat v cenové relaci 1 až 2 mil.Kč. To tomuto úkonu je z legislativního hlediska možno zařadit vozidlo znovu „do výjezdu“, avšak není tímto garantována jeho akceschopnost po celých šest let.

5.4. Právní předpis stanovující minimální vybavení jednotek PO

Minimální vybavení jednotek HZS krajů mobilní automobilovou technikou je dáno vyhláškou⁸. Pokud to odůvodňuje plošné pokrytí, havarijní plán kraje, dokumentace zdolávání požárů objektů, jejichž ochranu před požáry a mimořádnými událostmi jednotka zabezpečuje, mohou být počty požární techniky a věcných prostředků požární ochrany (viz. Tabulka 3) zvýšeny u jednotlivých druhů až jedenapůlkrát. V další části práce je na základě zde uvedené tabulky vypracován přehled celkového početního stavu automobilové techniky HZS Olomouckého kraje a jeho porovnání s předpokládaným stavem daným vyhláškou⁸.

V tabulce jsou uvedeny počty jednotlivých druhů automobilové techniky HZS kraje v závislosti na typu stanice, která je v daném místě zřizována. V případě proškrtnutého políčka není daný typ techniky pro příslušnou stanici požadován.

Požární technika a věcné prostředky požární ochrany	Typ stanice / počet techniky							
	C1	C2	C3	P0	P1	P2	P3	P4
Cisternová automobilová stříkačka	3	3	4	1	2	2	2	3
Rychlý zásahový automobil	1	1	1	1	1	1	1	1
Tehnický automobil L nebo S nebo kontejner	1	1	1	-	-	-	1	1
Protiplynový automobil nebo kontejner	1	1	1	-	-	-	1	1
Automobilový žebřík do 30 m	1	1	1	-	-	-	1	1
Automobilový žebřík nad 30 m	-	-	1	-	-	-	-	-
Automobilová plošina do 30 m	1	1	-	-	-	1	1	1
Automobilová plošina nad 30 m	-	-	1	-	-	-	-	-
Dopravní automobil nebo kontejner	1	1	1	-	-	-	1	1
Velitelský automobil UL	1	1	1	1	1	1	1	1
Velitelský automobil L (rozšířené provedení)	1	1	1	-	-	-	-	-
Automobil pro zjišťování příčin požáru	1	1	1	-	-	-	-	-
Automobilový jeřáb nebo vyprošťovací automobil	1	1	1	-	-	-	1	1
Užitkový automobil	1	1	1	1	1	1	1	1
Osobní automobil	4	4	4	-	-	-	-	-
Nákladní automobil nebo nosič kontejnerů	1	1	1	-	-	-	-	1

Tabulka 3 - minimální vybavení jednotlivých stanic HZS ČR vypranými typy automobilová techniky

6. Popis HZS Olomouckého kraje

Hasičský záchranný sbor Olomouckého kraje se dělí na tři následující části. První částí je krajské ředitelství, následují jednotlivé územní odbory HZS kraje a nakonec samotné jednotky PO HZS kraje.

V rámci HZS kraje je zřízeno 13 hasičských stanic. Celkem se v případě centrálních stanic jedná o jednu stanicí C3, dvě stanice C2 a jednu stanicí C1. V případě stanic pobočných se celkem jedná o jednu stanicí P3, tři stanice kategorie P2 a celkem 5 hasičských stanic kategorie P1.

6.1. Územní odbory

Územní odbor HZS kraje je zřizován pro zabezpečení výkonu státní správy na úseku požární ochrany, integrovaného záchranného systému, krizového řízení a ochrany obyvatelstva.

V rámci HZS Olomouckého kraje je zřizováno celkem 13 stanic, které spadají do 4 územních odborů. Jedná se o následující stanice^[14]

- **územní odbor Olomouc,**
 - o stanice Olomouc – centrální stanice kategorie C3,
 - o stanice Litovel – pobočná stanice kategorie P1,
 - o stanice Uničov – pobočná stanice kategorie P1,
 - o stanice Šternberk – pobočná stanice kategorie P2,
- **územní odbor Prostějov,**
 - o stanice Prostějov – centrální stanice kategorie C2,
 - o stanice Konice – pobočná stanice kategorie P1,
- **územní odbor Přerov,**
 - o stanice Přerov – centrální stanice kategorie C2,
 - o stanice Hranice – pobočná stanice kategorie P2,

- stanice Lipník nad Bečvou – pobočná stanice kategorie P1,
- stanice Kojetín – pobočná stanice kategorie P1,
- **územní odbor Sever,**
 - stanice Šumperk - centrální stanice kategorie C1,
 - stanice Zábřeh – pobočná stanice kategorie P2,
 - stanice Jeseník – pobočná stanice kategorie P3.

Mezi jednotlivými stanicemi panují rozdíly nejen z hlediska vybavenosti požární technikou, nebo například i stavem samotných objektů stanic, kdy některé v současné době procházejí rekonstrukcí a na některé se již na rekonstrukci, která proběhne v nejbližší době, připravují.

Velmi specifický tvar kraje má významný vliv především na dojezdové časy jednotek. Zejména v severní části kraje se často dojezdové časy vzhledem k hornatému terénu odlišují od zbývajících částí kraje.

Mapa rozmístění jednotlivých typů hasičských stanic je zobrazena v příloze č.1.

Nedílnou součástí systému plošného pokrytí jsou proto jednotky sborů dobrovolných hasičů obcí. Některé z nich jsou zařazeny do kategorie jednotky PO II, mající ve svých řadách placené členy nebo členy pracující v režimu pohotovostí.

Především oblast okresu Jeseník, která se nachází za horským masivem, má po dlouhou dobu zásahu k dispozici pouze síly a prostředky jedné profesionální stanice podporované jednotkami sborů dobrovolných hasičů kategorií jednotka PO II a jednotka PO III.

Velký důraz je rovněž kladen na využití mezikrajové pomoci a zejména spolupráce s polskými záchranáři v severní oblasti kraje.

6.2. Technika HZS Olomouckého kraje

V Tabulka 4 je výčet jednotlivých typů techniky využívané jednotkami požární ochrany HZS Olomouckého kraje s uvedením počtů stanovených vyhláškou⁸ a skutečný počet

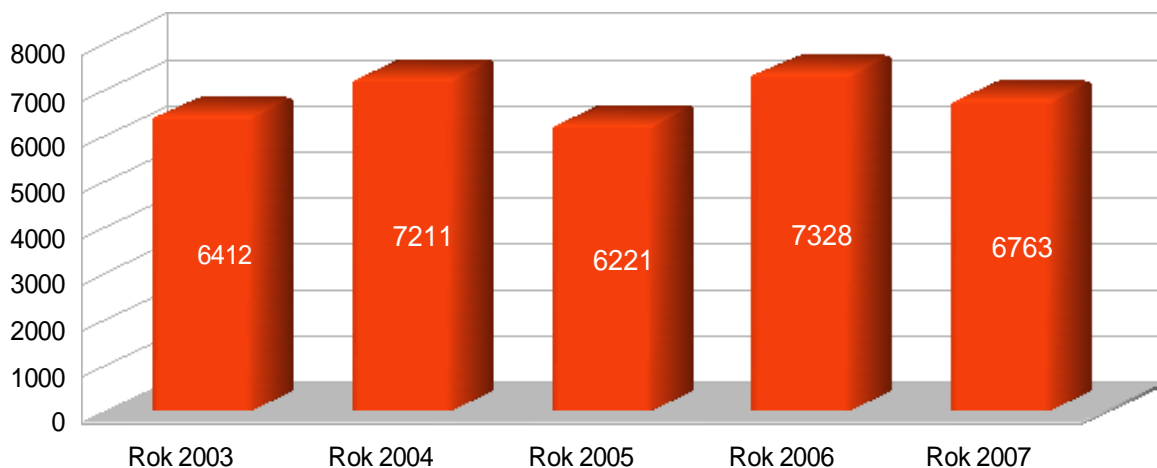
uvedených typů automobilové techniky. Uvedené skutečné hodnoty vycházejí ze Systemizace stanic HZS Olomouckého kraje požární technikou a věcnými prostředky požární ochrany platné k 1. lednu 2007. Z přehledu vyplývá, že plánované počty techniky jsou takřka všechny naplněny. Drobné odchylky je možné nalézt v případech např. protiplynových kontejnerů nebo automobilů. Tyto odchylky jsou však dány konkrétní oblastí a mírou ohrožení z hlediska např. nebezpečných látek.

Požární technika a věcné prostředky požární ochrany	Počet	
	Plán	Skutečnost
Cisternová automobilová stříkačka (dále jen „CAS“) - celkem počet	32	32
Rychlý zásahový automobil (dále jen „RZA“) a technický automobil UL	5	5
Technický automobil L nebo S	3	3
Protiplnový automobil nebo kontejner	5	1
Automobilový žebřík do 30 m	8	8
Automobilový žebřík nad 30 m	2	2
Automobilová plošina do 30 m	4	3
Automobilová plošina nad 30 m	1	1
Dopravní automobil nebo kontejner	6	6
Velitelský automobil UL	14	4
Velitelský automobil L (rozšířené provedení)	5	5
Automobil pro zjišťování příčin požáru	5	5
Automobilový jeřáb nebo vyprošťovací automobil s nosností na výložníku do 20 t	4	2
Užitkový automobil	14	15
Osobní automobil	36	36
Nákladní automobil	3	3
Nosič kontejnerů L	11	8
Nosič kontejnerů S	2	2

Tabulka 4 - technika HZS Olomouckého kraje

6.3. Výjezdy jednotek požární ochrany HZS Olomouckého kraje

Ve sledovaném období, tj. v letech 2003 až 2007, byl průměrný počet zásahů JPO HZS kraje 6787 zásahů za kalendářní rok, přičemž nejvyšší počet zásahů byl v roce 2006 a naopak nejnižší počet zásahů jednotek PO byl v roce 2004 (viz Obrázek 6).



Obrázek 6 - Celkový počet výjezdů JPO HZS kraje v letech 2003 - 2007

Současném trendu rychle se rozrůstajícího průmyslu, narůstání objemu všech typů dopravy a zrychlujícímu životnímu tempu je nutné přizpůsobit také služby poskytované HZS ČR. Hašení požárů je dnes jen minoritní částí činnosti HZS ČR. Dle statistik za posledních 5 let (viz. Obrázek 7) zaujímá práce s likvidováním nežádoucího hoření průměrně jen 17% z celkové činnosti sboru. Ještě menší roli v činnosti sboru zaujímají zásahy v případě odstraňování následků živelních pohrom (cca 3%) a úniků nebezpečných látek (cca 4%). Druhým nejčastějším typem události, která si vyžaduje zásah jednotek PO je dopravní nehoda, na kterou připadá přibližně 17% ze všech typů mimořádných událostí. Nejčastějším typem události, u které zasahují jednotek PO HZS Olomouckého kraje a obecně všechny jednotek PO zřizované na území České republiky, jsou technické havárie.

6.3.1. Technická havárie

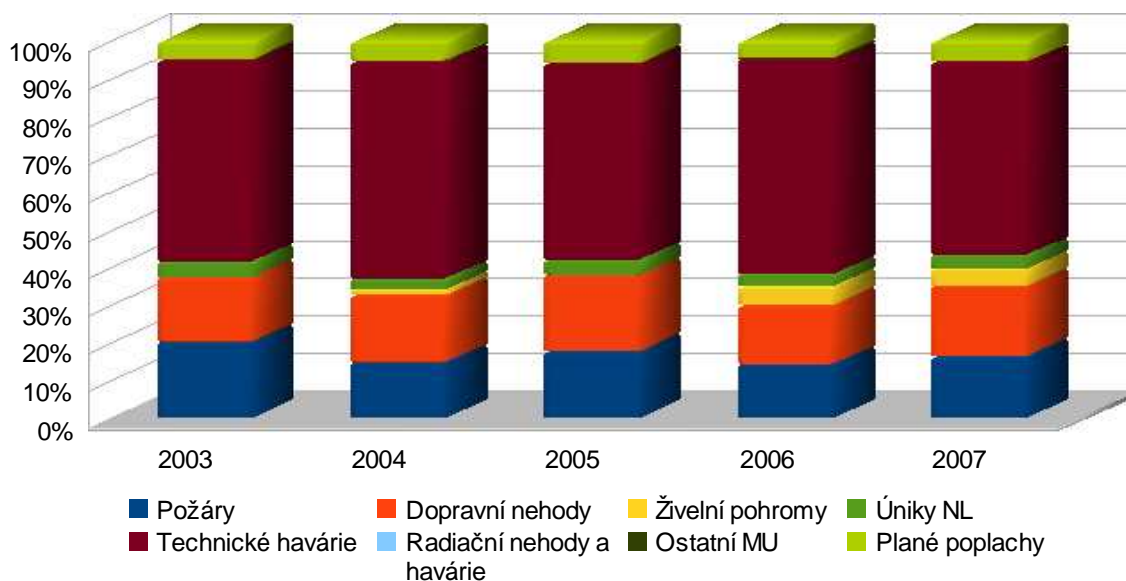
Zdoláváním technické havárie je chápáno jako provedení zásahu při mimořádné události vedoucí k odstranění nebezpečí nebo nebezpečných stavů.

Dělí se na dvě skupiny:

- zásah vedoucí k odstranění nebezpečí nebo nebezpečných stavů v technologickém provozu podniků,
- zásah vedoucí k odstranění nebezpečí nebo nebezpečných stavů mimo technologický provoz podniků; např. vyproštění osob z výtahu, nouzové otevření bytu, odstranění překážek z komunikací nebo jiných prostor, otevírání uzamčených prostorů, likvidace spadlých stromů, odvětrání prostor, záchranu osob a zvířat, uzavírání vody, asistence při hledání výbušných systémů, vyprošťování předmětů, osob.

Tento druh mimořádné události je nejčastější příčinou výjezdu JPO HZS Olomouckého kraje, podílí se na počtu výjezdů z více než 55%.

V neposlední řadě nelze opomenout také ostatní typy mimořádných událostí, které není možno zařadit do uvedených definovaných typů. Dále pak plané poplachy, které v současné době představují celých 5 % všech výjezdů JPO HZS Olomouckého kraje.



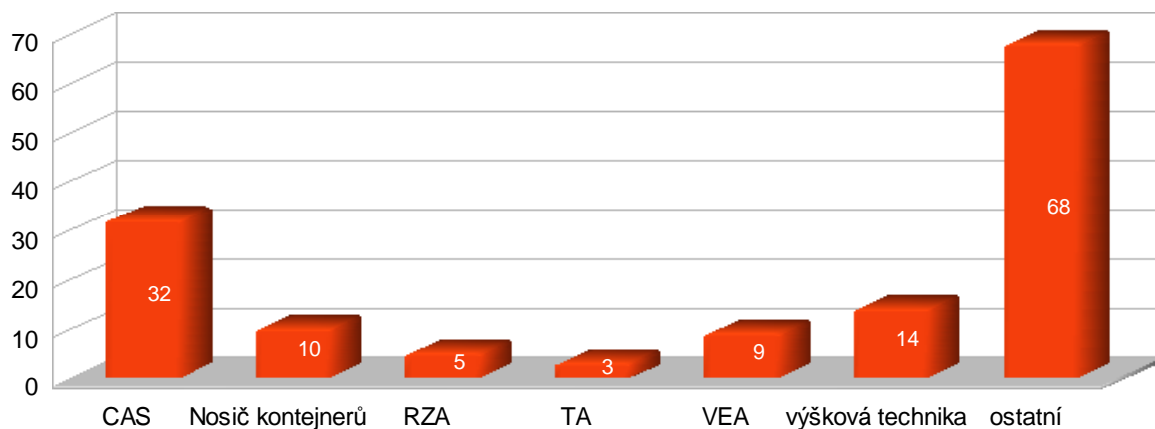
Obrázek 7 - Statistické srovnání typů mimořádných událostí v letech 2003 - 2007

6.3.2. Souhrnný přehled automobilové techniky HZS Olomouckého kraje

Pro názornost v následujících úvahách jsou všechny typy automobilové techniky HZS kraje sloučeny do několika tématických celků, kterými jsou:

- CAS – cisternové automobilové stříkačky,
- Nosiče kontejnerů – (týlový, chemický, ropný),
- RZA – rychlé zásahové automobily,
- TA – technické automobily – lehké (např. chemický),
- VEA – velitelský automobil,
- Výšková technika – zastupuje automobilové žebříky a plošiny s pracovní výškou do a nad 30m, a
- Ostatní technika – zastřešuje další automobilovou techniku HZS kraje (osobní automobily, vyprošťovací, dopravní a užitkové automobily, automobilové jeřáby a speciální hasící automobily).

V současné době disponuje HZS Olomouckého kraje celkovou technikou o počtu 141 kusů (viz Obrázek 8), přičemž se jedná o 32 kusů cisternových automobilových stříkaček, 10 kusů nosičů kontejnerů, 5 kusů rychlých záchranných automobilů, 3 kusů technických automobilů, 9 kusů velitelských automobilů, celkem 14 kusů výškové techniky a nakonec 68 kusů ostatní automobilové techniky (popis viz výše).

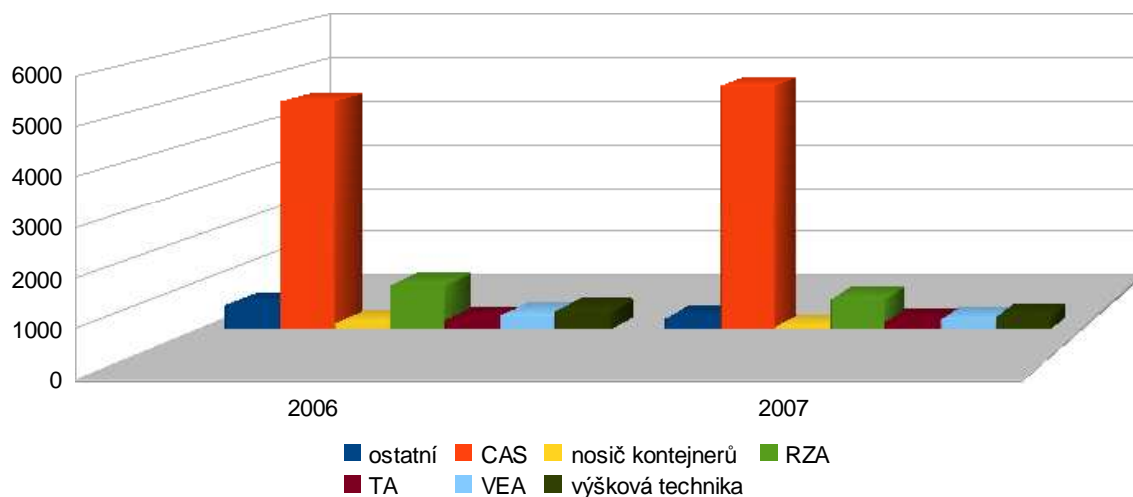


Obrázek 8 - Souhrnné počty techniky HZS Olomouckého kraje

6.3.3. Přehled automobilové techniky podle četnosti výjezdů

Na základě dat získaných z programu „Statistické sledování událostí“ z let 2006 a 2007 bylo vytvořeno porovnání četnosti výjezdů uvedených skupin automobilové techniky HZS kraje. Porovnání výjezdů jednotlivých typů techniky v rámci let 2006 a 2007 poukazuje na stejný poměr mezi výjezdy daných typů techniky v obou letech. Tento poměr je nepřímý patrný i z grafu srovnání typů mimořádných událostí v letech 2003 až 2007 (viz Obrázek 8).

Nejčastějším vozem, který zasahoval při zdolávání mimořádných událostí jakéhokoliv typu byla cisternová automobilová stříkačka. To je dáno především vysokou mírou vybavenosti pro řešení většiny druhů MU a zároveň zařazením požárních stanicích vždy jako 1. vůz 1. výjezdu a téměř vždy jako 1. vůz 2. výjezdu. Grafické vyjádření četnosti výjezdů jednotlivých skupin techniky v letech 2006 a 2007 je znázorněno na Obrázek 9.



Obrázek 9 - Četnost výjezdů automobilové techniky HZS Olomouckého kraje v letech 2006 a 2007

6.3.4. Přehled výjezdů automobilové techniky dle vzdálenosti

Díky propracovanému systému plošného pokrytí a zařazení stanic požární ochrany do příslušných typů, vyplývající převážně z charakteru osídlení, dopravní infrastruktury a množství a typu průmyslu na daném území, převládají v ročním souhrnu výjezdů vzdálenosti do 10 km od místa dislokace techniky (viz Obrázek 15).

Ve všech skupinách automobilové techniky HZS kraje představují výjezdy ve vzdálenosti do 10 km od místa dislokace více než 70% všech výjezdů ve sledovaném období. Pouze

v případech nosičů kontejnerů, technických automobilů a ostatní techniky tento poměr mírně klesá. To je způsobeno především úzkou specializací uvedené techniky, která není dislokována na všech stanicích HZS kraje a je v případě potřeby povolávána na místo události z předurčených stanic. Výjezd techniky do vzdálenosti mezi 11 a 20 km představují průměrně 15% výjezdů všech typů techniky. Tento případ nastává převážně u větších mimořádných událostí, kde zasahuje více jednotek PO, a dále pak v hornaté severní části kraje, kde není plošné pokrytí stanicemi HZS kraje natolik husté, jako v jižní, rovinaté části. U ostatních typů automobilové techniky HZS kraje je větší poměr vzdáleností nad 20km dán především velkým počtem osobních automobilů a dále pak výjezdy speciální techniky, např. vyprošťovacích, dopravních a užitkových automobilů.

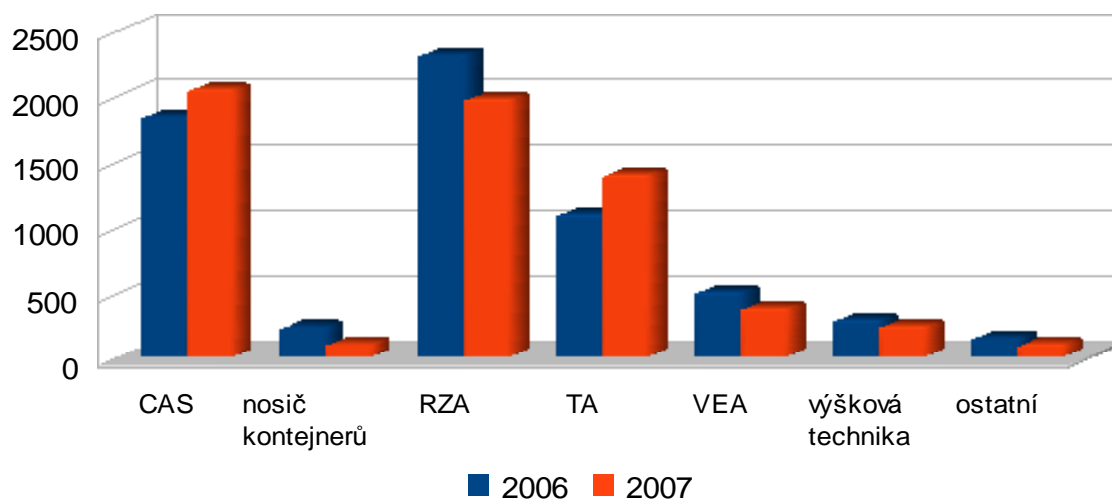
Celkem bylo při všech zásazích uvedené automobilové techniky v roce 2006 najeto 93 582km a v roce 2007 najeto 92 368km (viz. Tabulka 5). Po přepočtení najetých kilometrů na jednotku určitého typu techniky lze vyhodnotit průměrný počet kilometrů na 1 kus konkrétního typu zásahového automobilu (viz. Obrázek 15). Výše najetých kilometrů je uváděna pouze v souvislosti se zásahovou činností, resp. s událostmi, ke kterým byla zpracována „Zpráva o zásahu“. Nejsou zahrnuty další aktivity automobilové techniky,

jako jsou kondiční jízdy, servisní prohlídky, ukázky techniky u příležitosti společenských akcí a další.

V tabulce 5 jsou k jednotlivým typům automobilové techniky HZS Olomouckého kraje uvedeny celkové počty najetých kilometrů k událostem, k nimž byla sepsána Zpráva o zásahu. Na základě celkového počtu kilometrů a počtu výjezdů jednotlivých typů techniky je proveden výčet průměrného počtu výjezdů 1 kusu daného typu techniky a následně také průměrný počet kilometrů, které naježdil 1 kus daného typu techniky při řešení mimořádných událostí. Průměrný počet kilometrů pro jeden kus automobilové techniky z uvedených typů je graficky vyznačen na obrázku 10.

Druh techniky	Počet výjezdů		Počet výjezdů/1 ks techniky		Průměrné km/výjezd		Celkový počet km/typ techniky		Průměrný počet km/1 ks techniky	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007
CAS	4 834	5 162	151	161	12,1	12,6	58 692	65 132	1 834	2 035
Nosič kontejnerů	132	49	13	5	16,6	19,8	2 194	970	219	97
RZA	939	643	188	129	12,3	15,3	11 532	9 832	2 306	1 966
TA	192	174	64	58	17,0	23,8	3 256	4 146	1 085	1 382
VEA	286	196	32	22	15,4	16,8	4 402	3 298	489	366
Výšková technika	388	268	28	19	10,0	11,8	3 862	3 162	276	226
Ostatní	515	237	8	3	18,7	24,6	9 644	5 828	142	86
Celkem	7 286	6 729	52	48	12,8	13,7	93 582	92 368	664	655

Tabulka 5 - Přehled výjezdů a průměrný počet najetých kilometrů uvedených typů techniky



Obrázek 10 - Průměrný počet kilometrů najetých 1ks techniky v rámci 1 roku

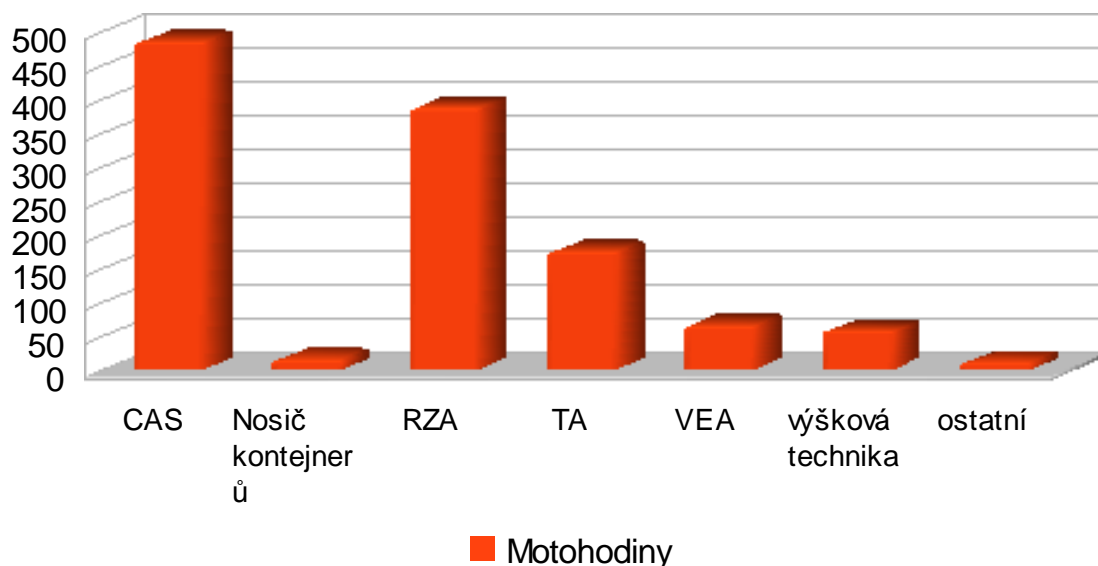
6.3.5. Vytíženost automobilové techniky HZS Olomouckého kraje

Z obrázku 10 vyplývá množství kilometrů, které průměrně ujede jeden požární automobil daného druhu za jeden rok. Tento počet zvýšíme o 30%, které by měly pokrýt ostatní jízdy techniky mimo výjezdů na zdolávání mimořádných událostí. Předpokládejme, vzhledem k přehledu množství výjezdů v letech 2003 až 2007 (viz Obrázek 6), že trend počtu výjezdů zůstane i nadále stejný, zároveň zůstane přibližně stejné poměrové rozložení výjezdů na jednotlivé typy vozidel a výrazným způsobem se nezmění systém plošného pokrytí území kraje jednotkami HZS kraje. Pak, pokud budeme uvažovat vždy vyšší variantu ze statistiky průměrného počtu najetých kilometrů 1 kusu techniky v rámci jednoho roku, dojdeme následujícímu závěru:

- CAS vyrobená před rokem 2000, která dosud neprošla generální opravou, (tzn. CAS vyrobená v roce 1999) by měla v letošním roce stav tachometru cca 21 000km,
- CAS vyrobená v roce 2000, by v roce 2010, kdy by dle platné legislativy měla být vyřazena nebo projít generální opravou, měla najeto cca 26 000km,
- Nosič kontejnerů vyrobený v roce 1995, by v roce svého vyřazení měl na tachometru hodnotu cca 5 000km,
- Výšková technika, vyrobená v roce 1998, by při legislativně dané životnosti 16 let, měla v roce 2014 na tachometru stav cca 7 000km.

K teoretickým údajům o počtu ujetých kilometrů je dále potřeba připočítat ještě tzv. motohodiny, což je doba, kdy je motor vozidla nastartován, zpravidla se jedná o dobu, po kterou je vozidlo nebo jeho vybavení používáno k zdolávání mimořádné události. Pro potřeby této úvahy předpokládejme, že průměrná doba činnosti na místě zásahu při zdolávání mimořádné události je 3 „motohodiny“.

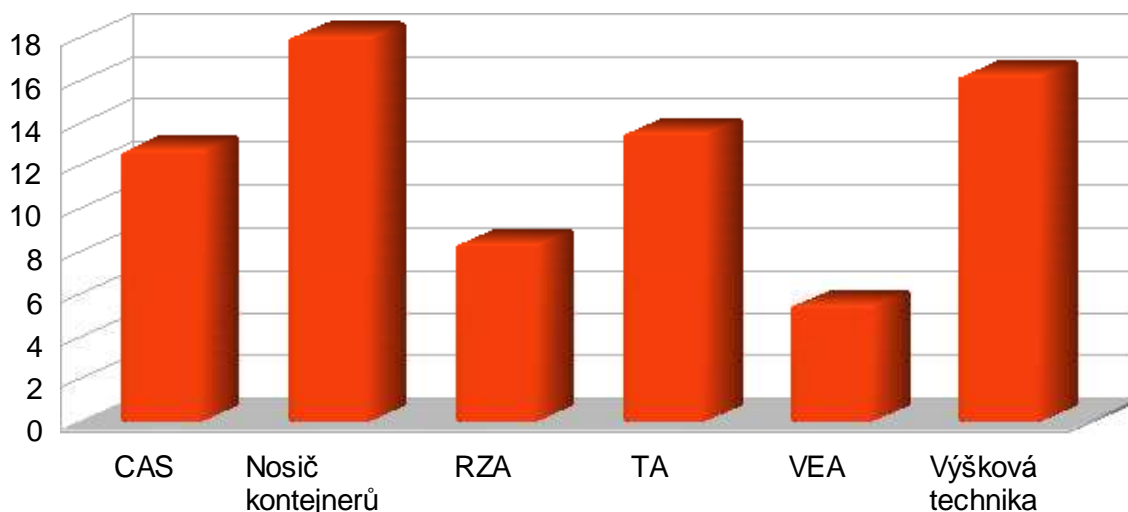
Na základě průměrného počtu výjezdů jednoho kusu techniky (viz. Tabulka 5) lze odvodit



Obrázek 11 - Průměrný počet motohodin pro vozidlo daného typu techniky za jeden rok

průměrné počty motohodin jednoho vozidla daného typu techniky za jeden rok (viz. Obrázek 11). Z grafu je patrné, že nejvíce motohodin v rámci jednoho kalendářního roku vztažené na jeden kus konkrétního typu techniky dosahují cisternové automobilové stříkačky. Vysoký počet motohodin zapříčiňuje především nepřetržitý chod motoru automobilu po celou dobu trvání zásahu ke zdolávání mimořádné události. Tento systém je využíván u všech typů techniky, výsledný počet motohodin za kalendářní rok pro daný typ techniky je tudíž závislý na počtu výjezdů v daném roce.

Uvedený počet kilometrů a motohodin pro průměrný 1 kus techniky daného typu popisuje vytíženost automobilové techniky během svého zařazení v rámci HZS kraje. Pokud by technika poté, kdy již nebude plně akceschopná pro provoz v rámci jednotek Po HZS kraje, ale bude v takové technickém stavu, který by byl dostatečný pro provoz v rámci jednotek SDH, byla bezúplatně převedena do vlastnictví SDH, potažmo zřizujícím obcí, dopomohlo by to k zvýšení úrovně služeb poskytovaných jednotkami SDH a zvýšení morální úrovně techniky dobrovolných hasičů.



Obrázek 12 - Průměrné stáří vybraných druhů automobilové techniky HZS Olomouckého kraje v letech

6.4. Obnova automobilové techniky

Podle výkazu automobilové techniky získaného ze Sběru dat v rámci MV – GŘ HZS ČR platného k 1. lednu 2007 době dosahuje průměrné stáří některých typů automobilové techniky HZS Olomouckého kraje mezních orientačních hodnot daných vyhláškou^[12] (viz. Obrázek 12). Průměrné stáří automobilových cisternových stříkaček je cca 13 let. Tento fakt je ovšem velmi vylepšen několika automobily, které byly nakoupeny v posledních 3 letech a vylepšují vysoké stáří CAS, které jsou v některých případech vyrobeny před rokem 1990. Průměrné stáří nosičů kontejnerů (převážně chemických, technických, týlových) je v současné době v rámci HZS Olomouckého kraje přibližně 18 let, přičemž orientační doba životnosti daná vyhláškou je 16 let. V dalších případech dosahují limitů orientační doby životnosti automobilové techniky vozidla kategorie RZA a výšková technika.

Tento stav je v následujících letech neudržitelný jak z hlediska technických možností techniky, tak i z hlediska morálního zastarávání techniky.

Nastalou situaci by bylo možno vyřešit s přihlédnutím k následujícím variantám možného postupu.

6.4.1. Varianta 1

V případě dodržování orientačních dob životnosti uvedených ve vyhlášce^[12] a nedbání případných pokynů výrobce ve věci delší životnosti automobilové techniky by úvaha o obnově vypadala následovně (viz. Obrázek 13):

- v roce 2008 by bylo potřeba nakoupit:
 - o 17 kusů nových CAS,
 - o 4 kusů nosičů kontejnerů,
 - o 3 kusů RZA,
 - o jeden velitelský automobil,
 - o 9 kusů výškové techniky, a
 - o u 9 kusů CAS provést generální opravu.
- v roce 2009 by byl požadavek na nákup nové techniky následující:
 - o 3 kusů nosičů kontejnerů,
 - o jeden technický automobil, a
 - o jeden kus výškové techniky.
- v roce 2010 by následoval nákup:
 - o jednoho kusu nosiče kontejneru, RZA a VEA, a
 - o 2 kusů výškové techniky.
- v následujících letech 2012 a 2013 by byl dohromady proveden nákup vždy jednoho kusu z uvedených vybraných typů automobilové požární techniky.

6.4.2. Varianta 2

Pokud nebylo při obnově techniky postupováno s důrazem na orientační životnost vybrané požární techniky dané vyhláškou^[12], ale naopak s důrazem na postupné vydávání finančních prostředků, mohla by být úvaha o rozdělení financí prostředků na dalších 6 let následující (viz. Obrázek 14):

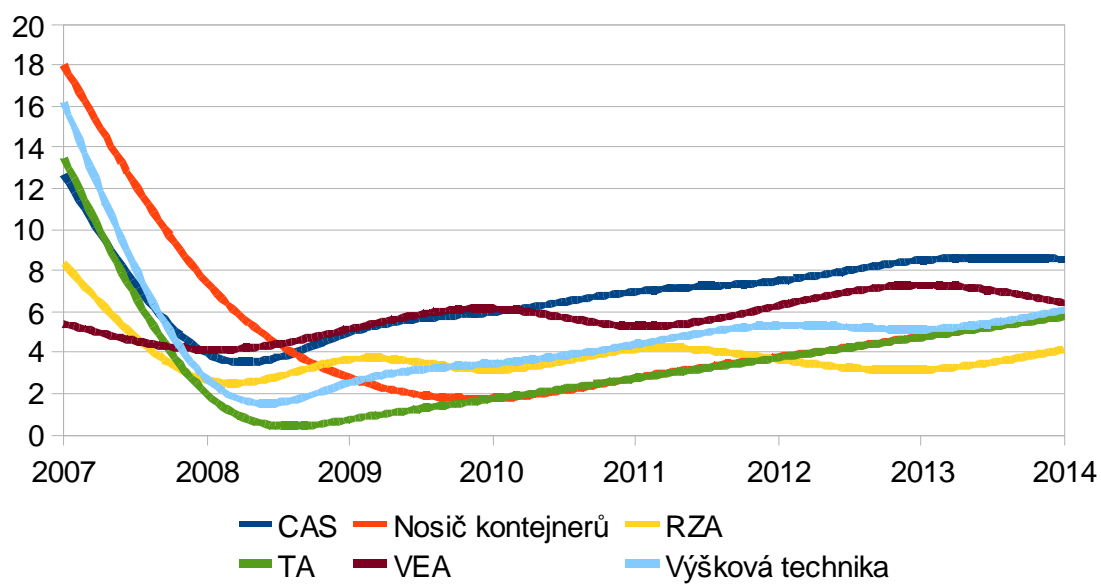
- v roce 2008 by bylo potřeba zakoupit:
 - o 11 kusů nových CAS,
 - o 3 kusů nosičů kontejnerů,
 - o 1 kusů RZA,
 - o 2 kusů technických automobilů,
 - o 6 kusů výškové techniky, a
 - o u 9 kusů CAS provést generální opravu.
- v roce 2009 by požadavek na nákup nové techniky zahrnoval:
 - o 6 kusů nových CAS,
 - o 2 kusů nosičů kontejnerů,
 - o jeden kus RZA a technického automobilu, a
 - o dva kusy výškové techniky.
- v roce 2010 by následoval nákup:
 - o jednoho kusu CAS, nosiče kontejneru a technického automobilu,
 - o dvou kusů RZA, a
 - o 3 kusů výškové techniky.
- v následujících letech 2011 až 2013 by byl dohromady proveden nákup vždy jednoho kusu z uvedených vybraných typů automobilové požární techniky.

6.4.3. Dopad jednotlivých variant

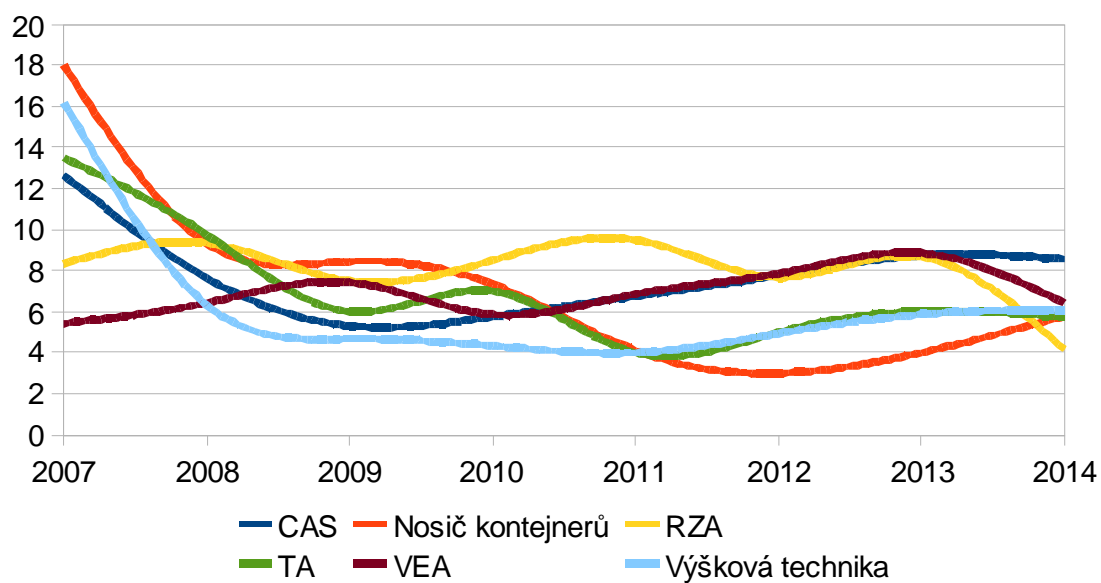
V obou výše uvedených variantách je snaha o přiblížení se daným orientačním dobám automobilové techniky.

Varianta první počítá se striktním dodržování orientační doby životnosti, což by v konečném důsledku představovalo nákup 34 kusů techniky v letošním roce. V dalších letech se pak jedná o nákup jednoho, ne však více než tři kusů jednotlivých typů techniky v každém kalendářním roce. V prvním roce by náklady na obnovu techniky dosáhly řádově 300 mil.Kč, v letech dalších by se jednalo o investiční výdaje v rozmezí 30 – 50 mil.Kč. Na grafu (viz. Obrázek 13) je naznačen vývoj nákupu nové techniky v rámci HZS Olomouckého kraje. Počáteční stav v roce 2007 poukazuje na aktuální průměrný věk a podle plánu nákupu nové techniky je v naznačeno, jak se bude vyvíjet průměrný věk automobilů v jednotlivých letech až o roku 2013.

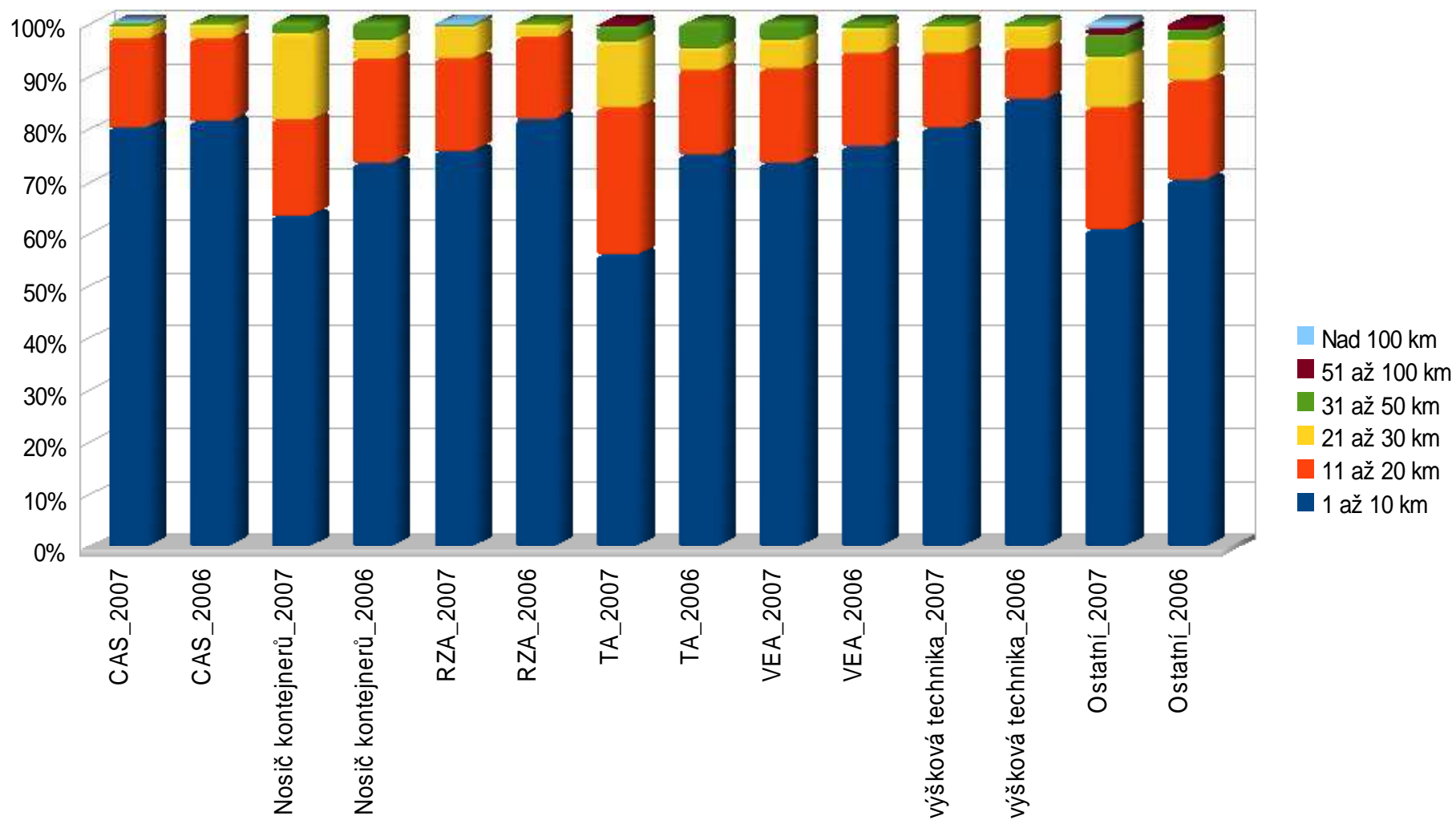
Druhá varianta počítá s rovnoměrnějším rozložením výdajů na nákup nové automobilové techniky s cílem snížit náklady, které by bylo nutno vynaložit na obnovu v letošním roce a rozložit je do let následujících. Ovšem za cenu mírného překročení orientačních dob životnosti techniky. Mírným prodloužením orientační doby životnosti byl snížen počet nových automobilů, které by bylo nutno zakoupit v roce 2008, na 23 kusů. Nákup tohoto počtu kusů automobilové techniky představuje investiční náklady v hodnotě řádově 200 mil.Kč. V následujících letech musí být následně mírně navýšen počet kusů jednotlivých typů techniky uvedených v případě první varianty. Konkrétně se v roce 2009 bude jednat o 11 kusů techniky v cenové relaci přibližně 65 mil.Kč. V dalších letech bude postup nákupu nové techniky prakticky totožný s první variantou a s počty dvou až tří kusů každého typu techniky ročně až do roku 2013. Z grafu (viz. Obrázek 14) je patrné, že v případě druhé varianty obnovy techniky HZS kraje se jedná a pomalejší vývoj, který však spěje ke stejnému výsledku a stejným investičním nákladům.



Obrázek 13 - Přehled stáří techniky při její obnově a striktním dodržování vyhlášky¹² do roku 2014



Obrázek 14 - Přehled stáří techniky v letech 2008 – 2014 při rozložení obnovy do celého sledovaného období



Obrázek 15 - Přehled výjezdů HZS Olomouckého kraje dle vzdálenosti od místa dislokace

7. Závěr

Cílem práce bylo zhodnocení současného stavu automobilové techniky v rámci Hasičského záchranného sboru České republiky a návrhu postupu pro její postupnou obnovu. Jako příklad pro podrobnější popis situace byl vybrán Hasičský záchranný sbor Olomouckého kraje. Tato volba je podložena následujícími fakty: rozlohou Olomoucký kraj zaujímá průměrnou osmou příčku z celkových 14 krajských celků zřízených v rámci České republiky. Na jeho území lze nalézt nížinné oblasti s rozvinutou infrastrukturou, hustým osídlením a zastoupením řady průmyslových podniků, ale také hornaté oblasti v severní části kraje, kde se nároky na služby poskytované HZS kraje mírně liší. Prvotním cílem práce bylo zmapování současného stavu automobilové techniky HZS Olomouckého kraje.

Současný stav automobilové techniky HZS kraje je z hlediska stáří ve velmi nevyhovujícím stavu. Průměrné stáří některých typů techniky se pohybuje na hranici legislativně dané orientační doby životnosti a také morální životnosti. V průběhu analýzy efektivnosti využití automobilové techniky HZS kraje byly navrženy dva způsoby, jak lze současný stav zlepšit. Obě varianty předpokládají výdej řádově stejného objemu investičních prostředků, a to do roku 2013 přibližně ve výši 450 mil.korun.

První varianta koresponduje s obměnou staré techniky v souladu s platnou vyhláškou^[12] a předpokládá v letošním roce výdaj na nákup celkem 34 nových kusů automobilové techniky a generální opravu celkem 9 kusů CAS v hodnotě řádově 300 milionů korun. V následujícím roce by pak bylo podle této varianty potřeba nakoupit celkem 5 kusů techniky v hodnotě 32 milionů Kč. V dalším roce, tj. během roku 2010, by bylo nutno nakoupit 5 kusů techniky v celkové hodnotě přibližně 50 milionů korun. V dalších letech by pak následovalo nakupování automobilové požární techniky v řádu jednotek jednotlivých typů v každém kalendářním roce.

Druhá varianta, která počítá s rozložením základních investičních výdajů do několika let rovnoměrněji popisuje mírné překročení orientačních dob stáří techniky^[12] a postupné obměňování jednotlivých kusů techniky převážně s ohledem na stáří a míru opotřebení konkrétního automobilu. Dle této varianty by v roce 2008 proběhl nákup celkem 23 kusů techniky v hodnotě přibližně 200 milionů korun. V dalším roce by následoval nákup 11 kusů techniky v hodnotě přibližně 65 milionů korun. V následujících letech, tj. v roce 2010 až 2013, by měl proběhnout nákup nejméně jednoho kusu techniky každého typu v kalendářním roce.

Celkový objem vynaložených investičních prostředků na obnovu automobilové techniky by byl v případě obou variant obnovy přibližně stejný. Bylo by možné uvedené investiční výdaje zmírnit, příklad místo nákupu nové výškové techniky, umístěním nástavby požárního automobilového žebříku nebo požární automobilové plošiny na nový podvozek. Ovšem za předpokladu splnění všech kritérií jak z hlediska bezpečnosti, tak i z hlediska funkčnosti a využitelnosti v rámci záchranných prací a zdolávání mimořádných událostí. Nicméně, ani tento fakt nemění skutečnost, že součet výdajů potřebných na obnovu automobilové techniky bude velmi vysoký a několikanásobně bude převyšovat finanční prostředky, které má HZS Olomouckého kraje každoročně k dispozici. Pro potřeby obnovy techniky HZS ČR jako celku je nutné pokusit se zajistit finanční prostředky mimo státní rozpočet. Řešením by bylo mohlo například být získání grantů poskytovaných Evropskou Unií, nebo zapojením do financování obnovy techniky pojišťovny a jiné soukromé subjekty, které profitují právě na vysoké úrovni služeb poskytovaných HZS ČR při zdolávání mimořádných událostí^[15].

Nastalá situace, která, pokud nebude efektivně a včasně řešena, může vést ke snížení kvality služeb poskytovaných Hasičským záchranným sborem ČR a v konečném důsledku může znamenat snížení schopnosti poskytnout účinnou pomoc při zdolávání mimořádných událostí a ochraně života, zdraví a majetku před požáry a jinými mimořádnými událostmi.

K obměňování techniky by nemělo docházet plošně jen na základě legislativně dané orientační doby životnosti. Mezi další důležité aspekty patří také četnost využití konkrétního kusu techniky a dále pak míra jeho opotřebení. Po zvážení těchto a některých dalších poznatků a následném vyřazení daného kusu automobilové techniky by měl být tento nahrazen novým automobilem konstruovaným v návaznosti na poslední trendy a s výhledem do budoucna.

Vyřazené požární automobily, které již nedosahují kvalit potřebných pro fungování ve službách HZS kraje, ale vzhledem ke svému stavu a míře opotřebení ještě mohou efektivně „sloužit“ u jednotek sborů dobrovolných hasičů, by měly být bezúplatně převedeny do vlastnictví SDH, potažmo do vlastnictví obcí zřizujících jednotky požární ochrany. Tímto způsobem by bylo možno alespoň částečně snížit deficit provozuschopné techniky v řadách sborů dobrovolných hasičů a přispět tak ke zvýšení akceschopnosti jednotek SDH.

8. Vysvětlivky

HZS ČR	Hasičský záchranný sbor České republiky
HZS kraje	Hasičský záchranný sbor kraje a na území hlavního města Prahy Hasičský záchranný sbor hlavního města Prahy
Družstvo	Je tvořeno velitelem družstva a dalšími 5 hasiči.
Družstvo o zmenšeném početním stavu	Tvoří jej velitel družstva a další 3 hasiči.
SDH	Sbor dobrovolných hasičů obce
HZS podniku	Hasičský záchranný sbor podniku
IZS ČR	Integrovaný záchranný systém České republiky
MU	Mimořádná událost
CAS	Cisternová automobilová stříkačka
PO	Požární ochrana
Plošné pokrytí	Rozmístění jednotek požární ochrany na území kraje a na území hlavního města Prahy.

9. Použité zdroje

- [1] z. č. 238/2000 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a novelizací,
- [2] z. č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů a novelizací,
- [3] Nařízení Olomouckého kraje č. 3, ze dne 7. září 2006, kterým se vydává požární poplachový plán Olomouckého kraje, ve znění pozdějších novelizací,
- [4] Pokyn generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR a náměstka ministra vnitra č. 27 ze dne 25. 7. 2006, kterým se stanoví opěrné body Hasičského záchranného sboru České republiky a typy předurčenosti jednotek PO pro záchranné práce, ve znění pozdějších předpisů a novelizací,
- [5] z. č. 239/2000 Sb., o Integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a novelizací,
- [6] vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, ve znění pozdějších předpisů a novelizací,
- [7] vyhláška Ministerstva vnitra č. 246/2001 Sb., o o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci), ve znění pozdějších předpisů a novelizací,
- [8] vyhláška Ministerstva vnitra č. 247/2001 Sb., o organizaci jednotek požární ochrany, ve znění pozdějších předpisů a novelizací,
- [9] *Charakteristika Olomouckého kraje*,
http://www.czso.cz/xm/redakce.nsf/i/charakteristika_kraje,
[citováno dne 29. 3. 2008]
- [10] *Statistická ročenka Olomouckého kraje pro rok 2007*,
<http://www.czso.cz/xm/edicniplan.nsf/publ/13-7101-07-2007>,
[citováno dne 10. 3. 2008]
- [11] vyhláška Ministerstva vnitra č. 35/2007, o technických podmínkách požární techniky, ve znění pozdějších předpisů a novelizací,

-
- [12] Pokyn generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR a náměstka ministra vnitra ze dne 13. 3. 2006, kterým se vydává Řád strojní služby Hasičského záchranného sboru ČR, ve znění pozdějších předpisů a novelizací,
- [13] *Roční zpráva o činnosti Hasičského záchranného sboru v roce 2006*,
<http://www.mvcr.cz/dokument/2007/hzsrocnizprava06.pdf>,
[citováno dne 7. 3. 2008]
- [14] *webové stránky HZS Olomouckého kraje*, www.hzsol.cz, [citováno dne 11. 3. 2008]
- [15] HANUŠKA, Z., *Novela vyhlášky č. 247/2001 Sb., o organizaci a činnosti jednotek požární ochrany*, Časopis 112, číslo: 9/2005,